

Timoniere



INSERTO di SCOUT AVVENTURA n.5 di LUGLIO 2002

a cura della redazione di SCOUT Avventura • scout.avventura@agesci.it



Coordinamento editoriale:

Andrea Provini

Progetto grafico:

Giovanna Mathis

Impaginazione:

Giovanna Mathis,

Gigi Marchitelli

Testi di:

Carlo Volpe

Renato Sorce

Edo Biasoli

Il Timoniere: cosa c'è da spiegare?

di Carlo Volpe

Il Timoniere è lo scout o la guida che sa condurre con abilità e saggezza le imbarcazioni in uso al reparto (canoe, kayak, barche a remi e a motore). C'entra poco l'essere campioni italiani di canottaggio o aver partecipato alla Coppa America... per diventare Timoniere non basta "saper portare le barche", ma occorrono tutta una serie di competenze che fanno della persona che sta al timone un comandante esperto, prudente e responsabile. Fondamentale è possedere il bagaglio di competenze tecniche relative alla "condotta, all'efficienza e al comando".

CONDOTTA: il Timoniere è in grado di far andare in acqua una barca e sa svolgere le manovre necessarie

all'ormeggio da riva e da portile, sa eseguire gli ordini di voga sulle imbarcazioni a remi e sa dare e prendere rimorchio.

EFFICIENZA: l'uso delle barche di Reparto comporta un loro graduale deterioramento aggravato dalla scarsa cura e manutenzione. Lo scout e la guida in possesso del brevetto di Timoniere pongono la massima attenzione nell'armare e disarmare le barche, evitano movimenti bruschi che potrebbero causare danno e soprattutto sono capaci di eseguire lavori di raddobbo sugli scafi e sulle altre attrezzature affinché durino più a lungo possibile. Per finire è basilare che il Timoniere sappia nuotare e sappia usare le dotazioni di sicurezza per la vita



PER CONQUISTARE IL BREVETTO DI TIMONIERE OCCORRE:

- * approfondire una particolare tecnica sia nella teoria che nella pratica,
- * possedere almeno quattro specialità relative a quel settore,
- * aver messo al servizio degli altri le tue conoscenze facendo il maestro di specialità e/o dirigendo eventuali gruppi di lavoro nella realizzazione di una qualche impresa,
- * aver partecipato a un campo di competenza o un altro momento di approfondimento tecnico (campetti di zona, atelier, ecc.).

L'elenco che ti forniamo di seguito è puramente indicativo... puoi conquistare il brevetto di timoniere anche con specialità diverse da quelle comprese in elenco l'importante è che alla fine del percorso tu abbia seriamente approfondito le tecniche del brevetto andando al di là dei contenuti delle singole specialità.

Astronomo, battelliere, carpentiere navale, corrispondente radio, falegname, fa tutto, guida marina, infermiere, modellista navale, nocchiere, osservatore, osservatore meteo, nuotatore, pennese, pescatore, segnalatore, topografo.



umana in mare.

COMANDO: anche se il termine può suonare un po' "duro" è quello che si usa in mare per designare chi ha la completa responsabilità dell'imbarcazione. Comandare non vuol dire fare il tiranno, ma saper dare gli ordini necessari e in modo chiaro e tempestivo da poter essere capiti ed eseguiti dal resto dell'equipaggio. Non solo, ma per comandare un'imbarcazione si devono conoscere la costa e i fondali fino ai porti di dritta e sinistra dalla sede, i fari e i fanali e avere una certa pratica con carte nautiche, rotte, bussola e orientamento con le stelle.

Può sembrare scontato, ma un buon Timoniere sa dove prendere le notizie meteorologiche più aggiornate e sa determinare lo stato del mare.

Nota Bene: per condurre un'imbarcazione a motori fino a 25 cavalli occorrono 16 anni compiuti!

CARPENTIERE NAVALE

- **CHI È?** Compie le più comuni riparazioni alle imbarcazioni del reparto e, all'occorrenza, è capace di costruire un piccolo natante.
- **CHE COSA DEVI CONOSCERE?** Gli elementi costitutivi di un'imbarcazione di legno e i materiali per le costruzioni marine; i più comuni attrezzi di carpenteria (trapano, viti, sega, ascia e carta vetrata); le norme di sicurezza nell'uso di utensili elettrici.
- **CHE COSA DEVI SAPER FARE?** Svolgere alcuni lavori di riparazione e rimessa in armamento di uno scafo, con l'utilizzo di vari materiali, tra cui corda e pece per calafatare e vetroresina. Costruire un kayak o una piccola imbarcazione, rendendola impermeabile con l'uso delle vernici apposite, conoscendone le caratteristiche.



BATTELLIERE

- **CHI È?** È lo specialista delle imbarcazioni che non vanno a vela: barca a remi e canoe.
- **CHE COSA DEVI CONOSCERE?** I termini marinareschi relativi alle imbarcazioni a remi e gli ordini di voga, sapendo come eseguirli a seconda dei diversi ruoli sulla barca (timoniere, prodiere e vogatore); le dotazioni di sicurezza di un'imbarcazione a remi.
- **CHE COSA DEVI SAPER FARE?** Manovrare una piccola imbarcazione a remi puntando, sciando e vogando. Accostare e scostare da riva, da un pontile e da un'altra imbarcazione. Eseguire i più comuni nodi marinari e lanciare bene una sagola e una ciambella di salvataggio. Saper dare e prendere rimorchio...



GUIDA MARINA

● **CHI È?** È l'esperto della propria costa, la persona a cui può rivolgersi chiunque navighi per avere tutte le informazioni utili del luogo.

● **CHE COSA DEVI CONOSCERE?** La costa della tua località, gli approdi, i porti e i suoi servizi (rifornimento di carburante, di acqua, collegamenti con le altre località, Guardia costiera, sanità marittima ecc.); la fauna e la flora della zona costiera (a terra e in acqua) e i rischi che corre; le fonti delle informazioni meteorologiche locali; le persone a cui rivolgersi in caso di emergenza in acqua.

● **CHE COSA DEVI SAPER FARE?** Renderti utile qualora ce ne fosse bisogno, offrendo ogni tipo di informazione a chi naviga nella zona. Leggere una carta nautica e interpretare la profondità dei fondali, fari e fanali, punti di approdo, tratti in cui non si può navigare e ogni altra indicazione utile. Individuare le coordinate di un punto al largo con l'uso della carta, e fornire indicazioni per raggiungerlo. Usare una barca a remi e conoscere l'uso di una radio Vhf e le norme per comunicare.



Riparazione dello scafo

di Renato Sorce

Per mantenere le imbarcazioni sempre in condizioni di piena efficienza, è necessario compiere periodiche opere di manutenzione e riparazione. Su una imbarcazione in vetroresina, eventuali fori possono essere facilmente riparati.

Per prima cosa si deve capovolgere lo scafo ponendolo su dei supporti (è importante che si lavori in un ambiente ben areato) e si inizia la pulizia intorno al foro, eliminando ogni traccia di vernice con l'utilizzo di carta a vetro o con l'acetone. Dopo la pulizia, si prepara la miscela da applicare come fondo, essa deve essere composta da resina più il 4% di catalizzatore e deve essere amalgamata bene evitando la formazione di

bolle (più catalizzatore si aggiunge, più velocemente la resina si indurisce).

Preparata la miscela, servendosi dei pennelli, si dà una mano sulla zona da riparare.

Quando la prima mano non si è del tutto asciugata, vi si applicherà una seconda mano.

Subito dopo vi si può stendere la lana di vetro, sagomata in modo tale da coprire il foro e da aderire ad una zona di scafo attorno ad esso per assicurare una buona presa.

Per stendere la lana di vetro, si devono utilizzare i pennelli con una miscela di resina più il 3% di catalizzatore, è importante che la lana di vetro sia bene intrisa e che aderisca allo scafo senza bolle o increspature. Dopo alcuni giorni, una volta indu-

materiale

Gli attrezzi ed i materiali necessari sono:

- 3 o 4 pennelli a spatola di media grandezza
- alcuni contenitori
- carta a vetro
- acetone
- resina
- catalizzatore
- un foglio di lana di vetro.

rita la riparazione, si devono rifilare le sbavature e levigare la parte con la carta a vetro. Infine si può applicare con un pennello l'ultima mano di resina che può anche essere colorata, oppure si può direttamente rivernicare la riparazione ed il resto dello scafo per uniformare la colorazione.

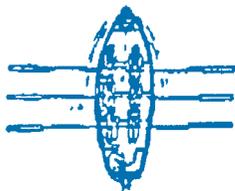


Comandi relativi alla manovra di una imbarcazione a remi

di Edo Biasoli

PREPARARSI I REMI: ogni vogatore prepara il suo remo portando la pala sulla falchetta, mano interna sul girone e mano esterna all'altezza del cuneo. I prodieri (i due che sono a prua) non preparano i remi, ma tengono accostata l'imbarcazione.

ARMA REMI: comando da usare se l'imbarcazione non è attraccato sul fianco.



Incominciando dai capovoga (i 2 vogatori più vicini al timoniere), tutti i vogatori portano i remi nelle scalmiere facendoli scivolare sulla falchetta e restano coi remi orizzontali, pale parallele all'acqua e mani sul girone.

PALE A PRUA: ogni vogatore piega il corpo verso poppa, stende le braccia portando il girone bene a poppa e giro un po' i pugni in modo da disporre la pala verticalmente, pale vicino all'acqua.

VOGA: ogni vogatore mette la pala in acqua ben verticale e tira a sé il girone a braccia tese e all'altezza del petto, abbandonando il corpo all'indietro fino al termine della palata. Completata la palata il vogatore piega i gomiti e i polsi raddrizzandosi, leva il remo dall'acqua spalandolo e

riporta la pala a prora. La palata deve essere lunga perché la pala rimanga in acqua fino a che ha effetto utile. Il ritorno deve essere lento e disteso, con le pale lontano dall'acqua.

LEVA REMI: comando da darsi all'inizio della palata. Si completa la palata e si portano quindi i remi orizzontali e perpendicolari all'imbarcazione.

ALZA REMI: comando che può sostituire il "prepararsi i remi" quando si è attraccati sul fianco. Se è dato durante la voga, comandare prima il



"leva remi", i vogatori sollevano verticalmente i remi (sfilandoli dalle scalmiere verso l'interno se necessario) e li tengono tra le ginocchia, il girone appoggiato sul fondo e le pale poppa-prua.

A MARE: i vogatori sollevano il remo dalla posizione "alza remi" e fanno cadere la pala in



acqua di piatto senza che il remo tocchi la falchetta. Lo fanno poi entrare nella scalmiera e lo portano in "leva remi".

FILA REMI: il capovoga, al termine della palata, dà la voce "fila" – I vogatori fanno saltare il remo dalla scalmiera, tenendolo fuori bordo con la mano esterna sul girone. Se i remi non escono dalla scalmiera senza sfilarli, i vogatori li spingono paralleli al bordo con la mano esterna sul ginocchio.

RIENTRA REMI: (dal leva remi) Ogni vogatore prende il girone del remo del compagno di banco e lo porta ad appoggiare sul righino interno della falchetta. Da questa posizione si riarmano i remi al comando "arma remi".

AGGUANTA: tutti i remi sono tenuti in acqua a mezza palata, con le braccia tese, le pale immerse a metà e verticali.

SCIA: ogni vogatore porta il corpo leggermente a prua, il girone contro il petto, la pala a poppa verticale; quindi mette la pala in acqua e spinge il girone verso poppa facendo una palata in senso contrario.

A PRUA: (per attraccare) I prodieri alzano i remi contemporaneamente e poi li disarmano; prendono quindi la gaffa (o il mezzo marinaio) e l'estremità della barbeta (la cima legata a prua) e si dispongono in piedi sul pagliolo con la faccia a prora.

DISARMO: i vogatori passano per l'alzaremi e successivamente, cominciando da prora depongono i remi sui banchi, tutti coi gironi all'altezza del primo banco.



SCALA BEAUFORT SULLA FORZA DEL VENTO

cifra Beaufort	Termine descrittivo	velocità del vento equivalente m/sec	nodi	sul mare
0	Calma	0-2,0	1	Il mare è come uno specchio (mare d'olio)
1	Bava di vento	3,0-5,1	1-3	Si formano increspature che sembrano squame di pesce, ma senza alcuna cresta bianca di schiuma
2	Brezza leggera	6,1-3,3	4-6	Ondicelle minute , ancora corte ma ben evidenti: le loro creste hanno un aspetto vitreo ma non si rompono
3	Brezza tesa	4,3-4,5	7-10	Ondicelle grosse , le cui creste cominciano a rompersi. La schiuma ha apparenza vitrea. Talvolta si osservano qua e là delle "pecorelle" dalla cresta biancheggiante di schiuma
4	Vento moderato	5,5-9,7	11-16	Onde piccole che cominciano ad allungarsi: le "pecorelle" sono più frequenti
5	Vento teso	0,8-7,01	71-12	Onde moderate che assumono una forma nettamente più allungata: si formano molte "pecorelle" (possibilità di qualche spruzzo)
6	Vento fresco	8,01-8,31	22-72	Cominciano a formarsi onde grosse ("cavalloni") ; le creste di schiuma bianca sono ovunque più estese. (molto probabile qualche spruzzo)
7	Vento forte	9,31-1,71	82-33	Il mare s'ingrossa. La schiuma che si forma al rompersi delle onde comincia ad essere "soffiata" in strisce lungo il letto del vento
8	Burrasca	2,71-7,02	43-04	Onde moderatamente alte e di maggiore lunghezza. La sommità delle loro creste comincia a rompersi in spruzzi vorticosi risucchiati dal vento. La schiuma viene "soffiata" in strisce, ben distinte, nel letto del vento
9	Burrasca forte	8,02-4,42	14-74	Onde alte . Densissime strisce di schiuma nel letto del vento. Le creste delle onde cominciano a vacillare ed a precipitare rotolando. Gli spruzzi possono ridurre la visibilità
10	Tempesta	5,42-4,82	84-55	Onde molto alte sovrastate da lunghe creste ("marosi") . La schiuma formatasi addensata in grandi banchi, viene "soffiata" in strisce bianche e compatte lungo il letto del vento. Nel suo insieme il mare appare biancastro. Il precipitare rotolando delle onde diviene intenso e molto violento. La visibilità è ridotta
11	Tempesta violenta	5,82-6,23	65-36	Onde eccezionalmente alte (le navi di piccola e media grandezza possono scomparire alla vista per qualche istante). Il mare è completamente coperto da banchi di schiuma che si allungano nel letto del vento. Ovunque la sommità delle creste delle onde è polverizzata dal vento. La visibilità è ridotta
12	Uragano	32,7 e oltre	64 e oltre	L'aria è piena di schiuma e di spruzzi. Il mare è completamente bianco a causa dei banchi di schiuma alla deriva. La visibilità è fortemente ridotta

attività

Dotazioni di sicurezza per le barche in uso in reparto

Navigazione nei fiumi, torrenti e corsi d'acqua: cinture di salvataggio (una per ogni persona a bordo); un salvagente anulare con cima.

Navigazione entro 300 metri dalla costa: in questa fascia le dotazioni di sicurezza non sono obbligatorie per legge, ma vivamente consigliate!

Entro un miglio dalla costa (un miglio corrisponde a circa 1.852 m): cinture di salvatag-

gio (una per ogni persona a bordo); un salvagente anulare con cima; per i natanti senza marchio CE occorrono anche; pompa o altro attrezzo di esaurimento; mezzi antincendio - 1 estintore.

Nota: I natanti devono avere a bordo solo un estintore, indipendentemente dalla potenza del motore. Per le imbarcazioni il numero degli

estintori e la loro capacità estinguente sono stabiliti nella tabella annessa al regolamento di sicurezza e più avanti riportata.

Per la navigazione oltre 1 miglio è meglio consultare il decreto 5 ottobre 1999 n. 478 "Regolamento recante norme di sicurezza per la navigazione da diporto" (G.U. del 17.12.1999)

STATO DEL MARE (SCALA DOUGLAS)

Codice	Altezza media delle onde (mt)	Termine specifico	Descrizione
0	0	Calmo	Liscio, senza increspature.
1	0-0,1	Quasi calmo	Piccole increspature.
2	0,1-0,5	Poco mosso	Onde appena accennate, molto corte, con qualche piccola cresta schiumosa.
3	0,5-1,25	Mosso	Piccole onde. Qua e là le creste si rompono formando schiuma.
4	1,25-2,5	Molto mosso	Onde piccole che tendono ad allungarsi. Frequenti marosi con schiuma.
5	2,5-4,0	Agitato	Onde di media altezza con forma allungata. Molti marosi biancheggianti di schiuma.
6	4,0-6,0	Molto agitato	Si formano onde più ampie. Creste di schiuma ovunque estese con spruzzi.
7	6,0-9,0	Grosso	Il mare si gonfia. Il vento trascina gli spruzzi in strisce.
8	9,0-14	Molto grosso	Onde moderatamente alte e lunghe. La sommità delle creste si rompe in spruzzi vorticosi. La schiuma viene soffiata in strisce ben visibili.
9	oltre 14	Tempestoso	Onde alte. Le creste rotolano a valle dell'onda. Compatte strisce di schiuma distese nella direzione del vento.

attività



CARTA NAUTICA



Per avere informazioni sui manuali scout editi dalla **Nuova Fiordaliso** potete contattare direttamente la casa editrice **tel. 06/68809208 fax 06/68219757 e-mail editoria@fiordaliso.it**
Trovate il catalogo aggiornato in **www.fiordaliso.it**

Capitanerie di Porto/Guardia Costiera
<http://www.trasportinavigazione.it/cp/>
Lega Navale Italiana
<http://www.leganavale.it>

Libri utili...

C. VOLPE, **Costruire un kayak**,
"Scout Avventura", 3/2000, Inserto

REPARTO PORTICI, **La piccola Kon-Tiki**, "Scout Avventura", 8/2000

E. ROCCHETTI, **Zattere e pontili**,
"Scout Avventura", 4/2001, Inserto 4

C. VOLPE, **Sicurezza in acqua**,
"Scout Avventura", 2/2000

R. PASINETTI, **Pronti a salpare?**,
"Scout Avventura", 4/2000

C. VOLPE, **Il punto nave**,
"Scout Avventura", 4/2001, Inserto 4

G. OTTOLINO, **Navigare lungo una rotta**,
"Scout Avventura", 4/2001, Inserto 4

R. SORCE, **Coste e fondali**,
"Scout Avventura", 4/2001, Inserto 4

F. PEDRETTI, **Diario del mare**,
Calderini Edagricole, Bologna

E. POLTINI, **Topografia**,
Nuova Fiordaliso, Roma

Semplice filastrocca per ricordarsi le regole di precedenza in mare

(il fanale rosso si trova a sinistra, il verde sta a dritta e il bianco si trova a poppa)

dai rosso al rosso e verde al verde e avanti pure la nave non si perde

se alla tua dritta, al verde il rosso appare, mano al timone e a dritta tieni il mare

se alla sinistra il verde tu rilevi, dritta è la via, manovrar non devi

non incrociar la rotta ad un veliero, se dubbio v'è d'abbordo, anche leggero

se c'è neve, foschia o nebbia folta, sii cauto e lento ed i segnali ascolta

se a pruavia alcun segnale avverti, ferma, poi avanza adagio stando allerta

tu dagli eventi prenderai consiglio, lesto e sicuro in subito perielio

e non dimenticar che all'uomo dice Dio aiutati tu che poi ti aiuto anch'io.

Nei canali ed all'entrata ed all'uscita dei porti valgono altre regole:

- mantenere la dritta; quindi uscire lentamente sotto il fanale verde ed entrare sotto quello rosso;

- non incrociare la rotta alle navi grosse perché se rallentano avranno difficoltà a manovrare.

Segnali sonori

- un suono breve, vuol dire "sto accostando a dritta";

- due suoni brevi, vuol dire "sto accostando a sinistra";

- tre suoni brevi vuol dire "vado indietro con le macchine";

- cinque suoni brevi vuol dire "non capisco la vostra manovra".