



Notiziario Trimestrale per i Soci di idee, cultura e vita associativa - Direttore Responsabile Sergio Giordano
 Iscritto al Registro Stampa Tribunale di Genova n° 10/2011 - Redazione: Fabiola Fortino - Enrico Fortunati - Alberto Mageiani
 Fotografia : Pier Giorgio Leva - Progetto grafico/Impaginazione : Fabio Navone
 Editore CG Sport - Via XXV Aprile 8 Int.6 - 16123 Genova - Tel 010.8905214 - Fax 010.8905114

LA MIA CITTA'¹

Non ti riconosco più, il tempo e i tempi ti hanno cambiata tutto in nome del progresso in alcuni casi regresso ahimè. Incomincio col descriverti, nei miei ricordi dai titoli di chi di te scriveva sulla stampa dell'epoca e sui testi scolastici eri citata come "Genova la Superba" nome che ben si addiceva alla mia città lo eri nei fatti e nei luoghi.

La tua gente superba o forse solo riservata, con uno spiccato senso di appartenenza orgogliosa radicata nella sua terra, che si estende arroccata fra mare e colline aspra e colorata nel verde intenso e lieve delle coltivazioni tra ulivi e vigneti ed i tuoi sapori intensi di basilico e carciofi che ti hanno fatto conoscere nel mondo.

I tuoi tramonti incantevoli mozzafiato rossi intensi rosa pallido sullo sfondo unico del tuo mare talora calmo ed azzurro o frastagliato dal blu intenso per la nostra celebre "tramontana" sei il quadro che ogni pittore vorrebbe dipingere.

La tua storia da Colombo a Garibaldi che dalla natia Nizza scelse te e partì dal celebre scoglio con i mille

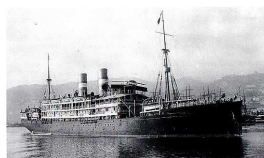
per cambiare l'Italia navigatore l'uno condottiero l'altro e poi ancora la musica delicata e sublime del Paganini, Mazzini la Giovane Italia i moti il Pietro Micca giovane e coraggioso idealista il Cambiaso pittore delicato ed inteso questi ed altri che mi scuso per non aver citato ti dettero lustro.

Le tue strade veri salotti su cui si affacciano palazzi storici dalle facciate imponenti via Garibaldi il salotto buono via San Lorenzo il cuore cristiano della città con il maestoso Duomo piazza Matteotti sede della Curia Arcivescovile con palazzo Ducale residenza dei Dogi signori della città che ben figurava tra le quattro repubbliche marinare dell'epoca.

Il tuo porto importante fu in passato per suoi commerci e scambi con le Americhe ed il mondo dove partivano navi cariche di materie prime per tornavi con altrettanti carichi ricchi da terre lontane. Quel porto dove tanti genovesi e non, partirono in cerca di fortuna o forse solo nella speranza di un lavoro dignitoso, con nel cuore l'angoscia di lasciare il loro

passato per un futuro incerto. Le lacrime degli addii nella speranza di ritrovarsi un giorno.

Le banchine dove attraccavano le grandi navi passeggeri signore dei mari orgoglio della cantieristica genovese per solcare gli oceani diletando i fortunati ospiti all'insegna del buon gusto tutto italiano.



I tempi sono cambiati oggi tu sei sempre una bella città agli occhi di chi ti ama e del turista che ti visita, qualcuno un giorno mi disse "quando cammini per Genova non devi guardare in basso solleva lo sguardo scoprirai cose meravigliose dalle edicole agli affreschi dei soffitti dei portici" avevi ragione caro amico ma quanto degrado quanta povertà incontriamo nel quotidiano quanta intolleranza per chi come noi in passato è venuto a noi pieno di speranza.

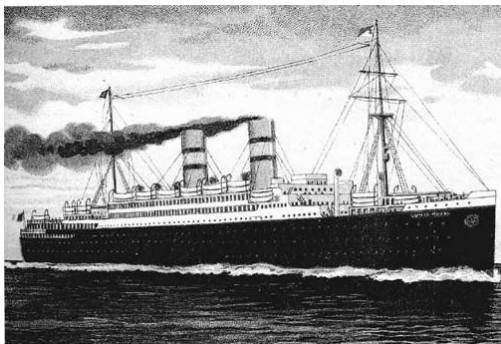
Le Istituzioni hanno fatto molto in questi anni ampliando il porto, rimodernando l'aeroporto scalo internazionale, recuperando il centro storico il più grande al mondo, la Fiera di Genova dove si svolgono manifestazioni importanti dal Salone Nautico all'Euroflora ma quanto ancora si potrebbe fare per rendere vivibile la nostra città.

La bacchetta magica non è dei nostri tempi alle favole non crediamo forse occorrerebbe un pò di buon senso siamo cresciuti, in molti sulle strade e pochi a dirigerci la povertà crea disagio e le nostre borse e le nostre case sono a rischio i nostri ragazzi non sono diversi da gli illustri cittadini del passato hanno valori, volontà e diritto a luoghi sicuri per vivere, la scuola con la famiglia deve formare i cittadini del domani per il bene di tutti.

Quantu te bella Zena lasciamoci con ottimismo che non è tipico dei genovesi ma di chi scrive.

Gloria Bognesi

Porto di Genova/Torre di Controllo



La nave "Conte Rosso" LLOYD SABAUDO - in presenza del primo impianto di stabilizzazione Novembre 1932

Sinistri ed avvenimenti straordinari: RCA Obbligatoria

Gentili lettori, questo spazio sarà dedicato ad un argomento che senz'altro interessa ogni buon diportista: i cosiddetti "avvenimenti straordinari" ed i sinistri. A chiunque, infatti, può capitare di incorrere in un sinistro (un evento tipico/atipico che produce un danno alle persone e/o all'imbarcazione, sia essa in navigazione o meno), o in un avvenimento straordinario, definito dalla dottrina come qualsiasi fatto anomalo, volontario o fortuito, relativo al mezzo, al carico, o alle persone a bordo, che si sia verificato durante la navigazione.

Pertanto è opportuno che ogni diportista, soprattutto se comandante dell'imbarcazione, sappia quali preventive iniziative assumere, per essere garantito e coperto, nell'ipotesi che tali avvenimenti abbiano a verificarsi, nonché come adoperarsi in caso di accadimento degli stessi. Iniziamo allora col dire che, prima di uscire in navigazione, bisogna accertarsi che la propria imbarcazione sia provvista di una valida assicurazione di responsabilità civile verso terzi. In Italia, infatti, vige l'obbligo di assicurazione della responsabilità civile per la circolazione dei veicoli a motori e dei natanti

Questa interessa tutti i motoscafi e le imbarcazioni di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate, muniti di motore entro o fuori bordo



di potenza superiore ai 3HP. L'obbligo di assicurazione si estende anche ai motori amovibili, di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità su cui siano installati, risultando in tal caso assicurato il natante sul quale è di volta in volta collocato il motore stesso. In mancanza di essa si incorre nel rischio di essere comminati di una sanzione amministrativa (oscillante tra i 742 e i 2.970 €, oltre al sequestro dell'unità), nonché

al grosso rischio di non essere coperti per gli eventuali danni cagionati ai terzi (siano esse imbarcazioni o persone fisiche). Abbiate quindi sempre a mente la data di scadenza della vostra assicurazione e non rischiate mai di uscire in mare senza una copertura (tenendo presente che la garanzia assicurativa - delle sole assicurazioni di responsabilità civile obbligatoria - opera fino alle ore 24:00 del giorno di scadenza, con una proroga di ulteriori 15 giorni di copertura aggiuntiva, ma che sarà valida alla sola condizione che - entro tale termine - il premio assicurativo venga pagato, rinnovando in tal modo la copertura assicurativa).

Alberto Maggiani

Il Dottor

Alberto Maggiani, dopo essersi diplomato al Liceo Scientifico "Champagnat", ha conseguito la Laurea Magistrale in Giurisprudenza presso l'Università di Genova ed il diploma in Mediatore Civile Professionista. Oltre a svolgere un costante impegno in ambito sociale, nelle vesti di volontario della Croce Rossa Italiana e membro dell'Associazione Nazionale Carabinieri, da libero sfogo alla sua grande passione per lo sport insegnando in una palestra di Genova e partecipando a svariate manifestazioni sportive. Attualmente svolge la pratica per la professione presso lo Studio Legale di famiglia, ove si sta specializzando in diritto civile e diritto assicurativo internazionale.

Alimentazione in barca

Immaginate una magnifica rosa gialla imperlata di goccioline di rugiada ed immaginate di adornare il vostro cappello da ammiraglio con questo fiore per soddisfare la vostra vanità all'inizio di una minicrociera sulla "Pyna", il vostro cutter di dieci piedi e due pollici. E' una splendida giornata di Luglio e c'è un bel vento teso da Nord. Dopo due ore di bordi osservate la rosa, è appassita, floscia, si è irrimediabilmente disidratata, il vento ed il sole hanno fatto il loro lavoro e stanno disidratando anche voi. Avete imbarcato acqua, the, caffè, bibite, birra e del vino bianco e guidati dalla vostra previdenza avete stivato tutto a prua.

Ora la Pyna viaggia appruata e mentre bevete lentamente essa riacquista assetto. Abbiamo imparato che la prima voce nella nostra cambusa sarà costituita dall'acqua. Per lo stesso motivo, della frutta succosa dovrebbe far parte delle vostre provviste (ad esempio almeno due cocomeri da 15 kg l'uno) ma attenzione, poiché rotolano fastidiosamente, è buona regola incastrarli fermamente in un carabottino. Per quanto riguarda gli alimenti sta al vostro gusto ed alla vostra fantasia; evitando però il brodo, che tende sgradevolmente a sfuggire dal piatto e in caso di pioggia non finisce mai! Un bel piatto di calda polenta e baccalà potrebbe dare quel tocco di classe alla vostra crociera, così come dei ravioli preparati al



momento naturalmente in kit (pasta già tirata e ripieno della Ravioltrip). Inoltre non dimenticate che il cibo migliore è quello che vi siete procurati da soli e quindi un bel barattolo di vermi ed un tocco di lenza, vi permetteranno di gustare tutto il pesce che vorrete. Per finire uno zabaione cotto preparato al momento e lingue di suocera strabilieranno i vostri ospiti. Caffè e ammazzacaffè e il gioco è fatto.

Giorgio Valiakas

LETTERA DEL DIRETTORE

Carissimi,
con vero piacere mi rivolgo a voi dalle pagine del 1° numero del nostro periodico "CG SPORT NEWS".

Innanzitutto mi corre l'obbligo di spiegavi il motivo che mi ha spinto a realizzare un giornale tutto nostro.

Siamo un'associazione e come ogni associazione che si rispetti crediamo nell'associazionismo, nell'aggregazione nello scambio di idee ed allora quale mezzo migliore per portare a tutti la nostra voce, se non la carta stampata.

In questa nostra società dove tutto è tematico, internet, video conferenze, sms ci allontanano dal piacere e dalla possibilità di leggere e magari rileggere da un bel foglio di carta odoroso di stampa, una notizia.

Ma come già detto, largo alla tecnologia e quindi la scelta di iniziare "on-line" il nostro giornale.

Sono trascorsi diversi anni da quando in quel di Milano scrivevo il mio primo "articolo", la penna è un po' arrugginita ma gli ideali alti, credo in ciò che insieme stiamo facendo, ormai dal 2009 sono Presidente di questa associazione, la **CG Sport** e il nostro gruppo è cresciuto, iniziando da zero imparando a conoscerci giorno dopo giorno, dialogando, scontrandoci, commettendo errori ma con reciproca stima e volontà, abbiamo costruito una nostra identità.

Siamo solo all'inizio e il cammino sarà lungo e forse non facile ma la volontà, lo spirito di servizio, l'amicizia che ci lega ci aiuterà ad avere sempre vento in poppa.

Sono personalmente orgoglioso delle piccole grandi cose che in questi anni insieme abbiamo realizzato. Sono decollati i corsi di Cultura Nautica, uscite in barca, patenti nautiche, instaurato rapporti con le istituzioni genovesi per future collaborazioni, siamo insomma usciti come immagine e non solo

all'esterno e ciò non è poco. Ci siamo dati delle regole, nel nostro organico abbiamo integrato nuovi amici dando loro mansioni da svolgere, siamo cresciuti non solo di numero come dicevo ma e soprattutto, imparando ad essere gruppo senza personalismi per il bene dell'associazione in cui tutti noi crediamo.

Un grazie va anche ai nostri collaboratori, agli Assistenti Istruttori di Vela Gianni **Carrà**, Giacomo **DE MARTINI** a Roberto **Ratti** Presidente di commissione, che ci hanno permesso in piena autonomia di svolgere il nostro lavoro, grazie amici.

Un particolare pensiero a Roberto **Cannavò**, Vice Presidente della **CG Sport**, che con entusiasmo ha accettato la mia proposta di costituire l'Associazione, condividendone il percorso fino ad oggi fatto con professionalità e la conoscenza vissuta fin dall'infanzia nel mondo dell'associazionismo ed in particolare dell'unione Sportiva **Acli**, attraverso il suo papà **Ignazio**,

indimenticabile Dirigente Provinciale dell' **Unione Sportiva Acli**, formatore garbato di molti giovani e giudice imparziale di molti tornei.

Un grazie di cuore a Gloria **Bolognesi**, Segretario Organizzativo che ha portato la sua esperienza lavorativa di Dirigente delle Acli nella nostra associazione.

In conclusione, l'intento è di avvicinare maggiormente il Socio all'Attività Nautica, alla Cultura Nautica, sopra e sotto il mare attraverso un'ampia e trasparente informazione che risulti anche motivo di pareri e di scambio.

Ed infine un particolare ringraziamento va all'Unione Sportiva Acli di Genova nelle persone del Presidente Provinciale Emiliano **Cogni** e del Vice Presidente e Consigliere Nazionale Monica **Bacigalupo** per il loro costante impegno di collaborazione ed aggiornamento nelle varie tematiche e nel promuovere a livello Politico ed a livello organizzativo il complesso mondo dell'associazionismo. Grazie e Buon lavoro a tutti

Sergio Giordano

Storie di vita vissuta, ma conosciamoci meglio.

Non importa se ti tuffi da una scogliera o se preferisci l'entrata più morbida da una spiaggia, non importa se passi quel confine che si chiama superficie per respirare da una bombola o molli gli ormeggi per scivolarci sopra, non importa se sei un atleta o un promotore del motto "un uomo senza pancia e come un cielo senza stelle, ma l'importante è che tu entri in contatto con il MARE.

E' un mondo particolare, un mondo diverso che ci attira, un mondo che se chiediamo il permesso ci regala momenti indimenticabili, momenti di gioia e relax unici. Fermati un attimo a pensare quanti bei momenti hai vissuto con il MARE,

quanti tramonti, quanti giochi con le onde, quante novità nel blu e prova a pensare che chiunque tu conosca ha avuto almeno un'esperienza simile.

Nel mio piccolo, vivo il mio amico MARE tutte le volte che posso per rigenerarmi, per star bene e per godermi tutte le gioie e le bellezze che lui vuole regalarmi e, per mia fortuna, sono riuscito anche a fare della mia passione una mezza professione. Quello che posso dirti è che appena fai un passo in questo mondo scoprirai mille cose e mille nuovi amici e che non serve che tu sia un sub esperto o un velista d'altura, ma solamente un briciolo curioso con il rispetto giusto

per questo mondo che non ci appartiene.

Questa piccola rubrica, vuole essere la mano che ti accompagna a conoscere il mondo blu, sopra e sotto la superficie mediante quelle che sono le normali pratiche estive del turismo da mare sottolineando come basta poco per venire a contatto con mondi diversi. Vorrei anche cercar di soddisfare tutte le vostre curiosità, domande o richieste che avete sul nostro amico MARE (ovvio che non conosco i numeri per vincere al super enalotto, perciò limitiamoci al mondo blu) in modo che possiate anche voi gioire di quanto sia bello e particolare questo



mondo.

I rapporti dove si conosce meglio il proprio compagno sono quelli più duraturi e credetemi se vi dico che una volta conosciuto meglio il MARE non lo lascerete più. Perciò tuffatevi con me e aspettate il prossimo articolo....

Massimo Marengo

SPIRALE DI PROGETTO

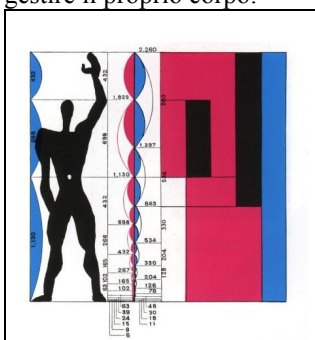
Quanti di noi non hanno preso almeno una volta una zuccata per andare sottocoperta? Quanti non hanno inciampato tra l'attrezzatura nel pozzetto? E quanti non si sono chiesti "ma ci starà tutto il necessario qui dentro"? Guardando sbalorditi gli angusti spazi di una dinette o peggio ancora di una cabina di poppa? Quando si pensa alla progettazione di interni, si ha molto spesso la visione di un compito pressoché semplice in cui solo le idee e l'ingegno dell'architetto rendono il lavoro qualcosa di eccellente e di diverso. Ma non è così. Chi è abituato a vedere barche sa bene che ogni centimetro può fare la differenza. Quando si inizia un nuovo progetto, il cantiere passa il Piano di Costruzione della barca all'architetto, dove gli elementi scafo e sovrastruttura sono suddivisi da linee d'acqua, trasversali e longitudinali. Da qui si ha la visione completa dei volumi interni, che secondo la lunghezza del galleggiante varieranno, e avranno quindi difficoltà diverse per essere riempiti.

Com'è facile intuire più la barca è piccola, più è difficile progettare.

Insieme al disegno del Piano di Costruzione si passano ad analizzare le strutture e gli impianti che sono dei limiti imprescindibili.

Oggi giorno, grazie alle nuove tecnologie e a materiali innovativi è possibile avere grande comodità in poco spazio.

Da non dimenticare inoltre le misure antropometriche dell'uomo, cioè le misure degli spazi minimi di cui ogni persona ha bisogno per gestire il proprio corpo.



Il *Modulor* di Le Corbusier: "l'uomo del tempo è generalmente inscrivibile in uno specifico stereotipo di persona, con esigenze, quindi pressoché identiche"

Da qui si può partire con i primi schizzi cui seguiranno revisioni continue fino ad arrivare ai disegni finali.

L'intero processo è definito come "spirale di progetto", ad indicare un percorso

che, soprattutto all'inizio, sembra essere vero e definitivo.

Si decide una strada, si percorre, fino a quando qualcuno o qualcosa ti fa rendere conto che quella strada può essere sbagliata o comunque ti offre un'alternativa, un'opportunità. E le opportunità vanno valutate, elaborate e se vantaggiose applicate. Una volta arrivati a termine, si avranno pronte le tavole definitive, comprensive di tavole generali, costruttive e di layout, che diventeranno parte integrante del contratto da sottoporre al committente.

Ogni progetto, quindi ogni imbarcazione, che sia di serie o one off, in realtà segue un percorso differente, dettato non solo dai gusti di chi compra, ma anche dalle caratteristiche tecniche, dal tipo di propulsione (vela o motore), materiali di costruzione e, non meno importante, dalla matita dell'Architetto.

Ogni progetto può essere considerato un'opera d'arte moderna, che muta nelle idee, negli umori, nella mente del suo artista.

Fabiola Fortino, nata il 21 maggio 1987 a Tortona (AL) si è laureata presso la Facoltà di Architettura di Genova in Design Navale e Nautico e attualmente è laureanda nel medesimo corso di specialistica presso il Polo G. Marconi di La Spezia.

Ha seguito uno stage di tre mesi in Florida (USA) dove ha approfondito le proprie conoscenze riguardo a prodotti tecnici specifici per la nautica.

Oltre alla passione per il mare, sfociata nel suo corso di studi e di vita, nutre anche la passione per il vino, per cui ha seguito un corso di 1 livello da sommelier e si dedica quotidianamente allo sport e alla lettura.

Fabiola Fortino



Amerigo Vespucci

Nave-scuola
della Marina
Militare

Vivere il mare in sicurezza

La passione per il mare noi genovesi l'abbiamo nel dna ed ogni occasione è buona per godere delle mille opportunità che questa distesa blu ci offre: la passeggiata sulla spiaggia o sul lungomare, il bagno con gli amici e con la famiglia, la gita in barca, la partita di pallone e giochi di ogni tipo; il tutto vissuto con spontaneità senza neanche pensare a quello che ci "sta dietro al mare" soprattutto per la gente che ci lavora: la sicurezza. Proprio grazie al mio lavoro di questi ultimi dieci anni ho potuto "toccare con mano" tutto ciò: gestisco l'attività del settore carte e pubblicazioni nautiche sia per il diporto che per la navigazione commerciale, scoprendo ogni giorno un mondo in continua evoluzione. Lontano da me l'intenzione di voler insegnare qualcosa a chi magari naviga da molti più anni di me, sarebbe invece un grande traguardo far scoprire (a chi ancora non lo conosce) o riscoprire (a chi magari lo ha abbandonato) l'utilizzo della "carta nautica", vecchia sì e forse anche superata dalla tecnologia ma pur sempre affascinante ed utile compagna di viaggio. Chi almeno una volta, alla vigilia di una gita in auto o di una partenza per le ferie, prima di un'escursione a piedi o in bicicletta non ha acquistato una "cartina" cercando di individuare la località di destinazione, la strada o il sentiero più breve o più agevole da seguire e poi, in per ogni evenienza, non l'ha portata con sé? Confidando di riuscire ad affrontare con un linguaggio semplice ed amichevole tutti gli argomenti possibili che interessano e che compongono il mondo della cartografia, compresa quella elettronica. Sperando di

riuscire a dare quelle piccole



informazioni utili per un eventuale acquisto e per una più rapida e semplice consultazione.....

Enrico Fortunati

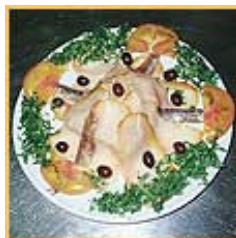
Enrico Fortunati, 48 anni, diploma di maturità, sposato con due bellissimi figli e residente a Genova da sempre. Ha lavorato per 15 anni per una società Italiana di Telecomunicazioni, da quasi dieci, lavora con una Società Italiana Radiomartima, dove gestisce il settore "carte e pubblicazioni nautiche". Ama il mare e la mountain bike. Il sogno nel cassetto, una piccola barca, per poter navigare con la famiglia e tuffarsi in un bel mare blu!

Capponata Genovese (Capponadda)

Fra le varie preparazioni di storia, tradizione e cultura marinara, in Liguria particolare importanza è da riservare a questa zuppa fredda o piatto unico antichissimo. I suoi ingredienti fondamentali: le gallette del marinaio ed il mosciamme evocano leggende avventure, mare vento vele, ma anche sofferenze, lontananza, battaglie, barbarie. Anticamente cibo principale dei pescatori Camogliesi e Genovesi si diffuse in tardo medioevo, all'epoca delle gloriose repubbliche più importanti dell'epoca le galee o galere, navi create

per scopi bellici successivamente adattate per quasi tutti gli usi marinareschi.

La galea deriva dai dromoni bizantini; lunga fino a 40-50 metri era attrezzata con due alberi muniti di vele e due ordini di remi, ciascuno con 25-30 rematori per lato. Tornando agli ingredienti principali: le gallette del marinaio sono un pan biscotto secco, ma non vecchio la lunga lievitazione e cottura particolare le conferiscono la caratteristica di conservarsi e rimanere fragrante per molto tempo si può ancor oggi trovare nei panifici di Camogli e



dintorni.

IL mosciamme è una preparazione di filetto o interiora di pesce essiccato, in passato era particolarmente pregiato alcuni fanno derivare questo termine dal genovese (muscio) persona dai gusti difficili e dall'arabo (mosammed) ossia cosa dura secca. Anticamente veniva impiegato anche il filetto di delfino, tagliato abilmente veniva poi appeso all'alberatura di bordo ad essiccare, fino ad assumere le sembianze di un legno rinsecchito, nerastro all'esterno e rosso scuro al taglio.

Oggi fortunatamente e naturalmente la pesca o la caccia considerato che il delfino è un mammifero è proibita da molto tempo, di conseguenza si usa il mosciamme di tonno prodotto nelle isole di Carloforte, Piana ed a Portoscuso in Sardegna ed in varie tonnare della Sicilia che non avendo necessità di

e delle sue isole minori. Un pregio di questo piatto è cottura si può preparare facilmente in barca durante i periodi di pesca o di svago e con i dovuti accorgimenti si può conservare al fresco, ma non in frigorifero o preparare a terra la sera prima dell'uscita in barca ed ultimare e guarnire poco prima del consumo.

Dosi indicative per 4 persone

4 gallette del marinaio
4 acciughe salate
4 pomodori non troppo maturi
4 uova sode
100 grammi olive nere capperi sottosale
50 grammi di mosciamme o filetto di tonno in scatola.
Olio extravergine di oliva ligure d.o.p
origano
Un pizzico di sale.
La preparazione è semplice basta mescolare gli ingredienti, ma non banale ammorbidire le gallette ed il mosciamme ed amalgamare al meglio i gusti degli ingredienti richiede qualche attenzione.
Per una preparazione ottimale per uso in barca consiglio: prima di recarsi in porto e salpare per la crociera, porre le gallette in tovaglioli bianchi bagnati per ammorbidirle, preparare le uova sode, se si è scelto il mosciamme, tagliarlo a fettine sottili porlo in un contenitore coperto di olio extravergine di oliva. Qualche ora prima del consumo spezzettare le gallette con l'aiuto di un coltello dentro una capiente ciotola aggiungere a pioggia un poco di acqua o vino bianco per chi lo desidera e mescolare aggiungere i pomodori privi di semi, ma con il loro succo un po' di sale le olive, capperi i filetti di

acciuga spezzettati e le fettine di mosciamme preventivamente scolate, spolverizzare di origano condire con l'olio e mescolare, tagliare le uova a quarti e porle sopra la capponadda.

Se si desidera conservare la capponadda per qualche giorno non mettere nella preparazione base i pomodori e le uova che saranno aggiunti una mezzora prima dei consumi successivi.

Buon Appetito.

Danilo Parodi

Aree Marine Protette



Sono costituite da tratti di mare, ove le attività possono essere parzialmente o totalmente limitate. Il sistema "Aree marine protette", articolato con leggi e decreti, risale alla metà degli anni ottanta dello scorso secolo. Al tempo (nell'anno 1986) si chiamavano "Riserve marine" e ne erano state istituite due, quella di

Miramare e quella di Ustica. Solamente nel 1997, con l'istituzione di cinque aree, la denominazione fu trasformata in quella odierna.

L'iter per l'istituzione di una A.M.P., comincia con l'individuazione - per legge - di un'area marina di riferimento di un tratto di mare; a seguire, questa viene considerata area marina protetta "di prossima istituzione". In generale la superficie delle A.M.P. viene suddivisa in tre zone: "Zona A", "Zona B" e "Zona C". La Zona A dispone una riserva integrale interdotta alle attività che possano arrecare danni all'ambiente marino, ha una

superficie ridotta ed è segnalata in rosso nella cartografia. In essa sono consentite attività di ricerca scientifica, soccorso e servizio.

La Zona B (di riserva generale) e la Zona C (di riserva parziale), nella cartografia sono rispettivamente segnalate in giallo e azzurro. Esse sono fruibili, ma con dei limiti. In particolare, la pesca sportiva - con canne e lenze - può essere consentita solamente con l'autorizzazione dell'Ente gestore, mentre la pesca subacquea è vietata. E' invece consentita la pesca sportiva professionale: limitatamente al prelievo di determinate specie, in sola apnea e con un limite sul quantitativo prelevabile. Inoltre la velocità di transito vicino alle coste deve rimanere inferiore ai 6 nodi.

Per quanto riguarda la gestione di tali aree, essa è affidata a: enti pubblici, istituzioni scientifiche o ambientaliste e consorzi. In alcuni casi l'ente gestore è la **Capitaneria di Porto**, oppure il parco nazionale al quale viene affidata la parte terrestre dell'A.M.P. Infine l'ente gestore è affiancato dalla Commissione di Riserva e provvede ad emettere il regolamento di esecuzione del decreto di istituzione ed organizzativo dell'area.

Nel prossimo numero tratteremo delle aree marine protette istituite nella nostra regione.

Roberto Ratti

Dimagrire veramente con lo sport? Si grazie

La stagione estiva è ormai sul finire: in questo periodo dell'anno, la gente è meno incentivata a praticare attività sportiva, causa il caldo e le tanto agogniate vacanze, che finalmente ci fanno staccare la spina. Purtroppo e per fortuna, tuttavia, dopo il sacrosanto e meritato riposo ci tocca tornare alla solita routine... e, presto o tardi, ci tocca fare i conti con i chili presi durante l'estate. Se smettere di allenarsi per un paio di mesi non comporta infatti il dover ripartire da zero, ciò implica quanto meno un lieve o intenso peggioramento della propria forma fisica. Niente paura! Coloro che si allenano costantemente durante l'anno avranno in questo modo una ragione in più per riappropriarsi delle sane abitudini quotidiane. I più sedentari, invece, potranno inaugurare la stagione autunnale con nuovi e allettanti presupposti, come l'aggiunta di un po' di attività fisica nella propria tabella di marcia! Ma cosa intendiamo per "attività fisica"? E quali

sono i suoi vantaggi? I più risponderanno che vogliono o devono *dimagrire*, convinti che solo l'ago della bilancia possa essere il nostro miglior giudice e consigliere.

Vero, ma solo in parte. Essere in "normopeso" è per molti, si sa, un faticoso traguardo da raggiungere, per altri un valore da mantenere faticosamente costante nel tempo.

Tuttavia, il peso corporeo totale di per sé è solo e soltanto un buon parametro di partenza: si tratta di un indicatore parziale - e mai assoluto - della nostra forma fisica.

Ci siamo mai chiesti, infatti, che cosa significhi, prima di tutto, "dimagrire"? Troppo spesso, purtroppo, ci si imbatte nella lettura di articoli accattivanti ma illusori, che promettono la perdita di cinque, otto, dieci chili in archi di tempo del tutto irragionevoli, come un paio di mesi, a volte anche meno. Tentare di "dimagrire" in questo modo, perdendo cioè tanti chili in breve tempo, non significa perdere solo e soltanto massa grassa, ma anche e soprattutto massa magra

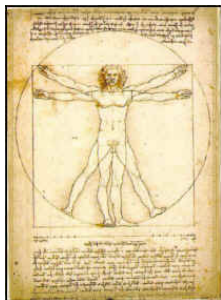
(ossea e muscolare) con una conseguente e inevitabile disidratazione dei tessuti. Ebbene, il punto è proprio questo: ridurre il proprio peso corporeo complessivo senza una contestuale e reale perdita di grasso non è il sogno di nessuno! Impariamo a dimagrire veramente, incrementando la massa magra senza intaccare il nostro peso. Sarà questo il nostro obiettivo da perseguire e da raggiungere: il più duro ma il più proficuo in termini di salute e bellezza.

E come si può, allora, dimagrire veramente?

Generalmente si dice che l'attività consigliata per perdere massa grassa sia quella aerobica - come il jogging, la camminata rapida, il ciclismo, lo sci di fondo - svolto ad un'intensità piuttosto moderata e per un periodo di tempo sufficientemente lungo, superiore, almeno, alla mezzora. Ebbene, senza voler rivoluzionare il pensiero collettivo, mi propongo di sviluppare e promuovere una visione più ampia e

Continua a pag. 7

olistica di ciò che si intende comunemente con i termini di **“fitness”** e



“programmazione sportiva”. Il lavoro aerobico, come una bella corsa all’aria aperta o un giro in bicicletta, è certamente un ottimo metodo per essere e sentirsi in forma, in quanto migliora la resistenza cardiorespiratoria e riduce il rischio di sviluppare molte fra le patologie più diffuse. Tuttavia, ai fini del dimagrimento, è di gran lunga più efficace un tipo di allenamento anaerobico

basato su forza, potenza muscolare ed esplosività che si alterni a fasi di allenamento cardiovascolare e fasi di recupero attivo e passivo. In altri termini, ciò che vorrei sottolineare è l’importanza di un, allenamento vario e diversificato, che favorisca anche e soprattutto il lavoro anaerobico. Tutto ciò è possibile utilizzando un programma definito *“circuit training”* o *“allenamento a circuito”*, che consiste nell’esecuzione di un determinato numero di esercizi per un periodo di tempo o per un determinato numero di ripetizioni. Per dare un esempio concreto, possiamo immaginare un circuito, introdotto da una breve fase di riscaldamento e composto da una sequenza alternata di

esercizi anaerobici e aerobici, da eseguire per un prefissato numero di volte. La parte anaerobico-muscolare comprenderà varie stazioni che coinvolgeranno gruppi muscolari grandi (quadricipiti, glutei, pettorali, dorsali), gruppi muscolari piccoli (polpacci, deltoidi, bicipiti e tricipiti), addominali e lombari.

Al termine del lavoro anaerobico, il praticante dovrà eseguire 2-3 minuti di parte aerobica (salto con la corda, saltelli sul posto, esercizi di corsa). Alla fine dell’allenamento, è sempre necessario prevedere una fase di defaticamento e di stretching.

Per concludere, vorrei infine portare l’attenzione l’attenzione sull’utilità di possedere e utilizzare, per tutta la durata

dell’allenamento, un cardiofrequenzimetro; in assenza di esso, si possono misurare le proprie pulsazioni per mezzo dell’arteria carotidea. Monitorare e conoscere la propria frequenza cardiaca è infatti molto importante, al fine di avere non solo un valido criterio di auto-controllo fisico, ma anche un efficace strumento qualitativo del lavoro svolto. In linea di massima, sarebbe opportuno, soprattutto durante le prime sedute, non superare mai l’80% della frequenza cardiaca, misurabile sottraendo al valore di 220 la propria età (*metodo Cooper*

Danilo Parodi
Personal Trainer

Avete un FUORIBORDO?

Impianto elettrico

Guida pratica per una manutenzione “fai da te”

Per prima cosa bisogna mettersi in condizione di poter lavorare “sull’oggetto” in modo pratico ma principalmente in sicurezza. Per fare ciò usare un apposito trespolo di supporto normalmente usato per il trasporto.... oppure costruite il supporto in modo che sia stabile, semplice e magari leggero. Qualcosa di simile a questo: Il motore sarà fissato sulla piastra come sullo specchio di poppa della barca... e sarà visitabile e maneggiabile facilmente. Passiamo ora alle operazioni di manutenzione vere e proprie. Smontare le protezioni del motore, calotte – coperchio in modo da poter accedere alle parti “vitali” del gruppo motore.

Attenzione di non perdere le eventuali viti e rondelle relative, è meglio riavvitare in loco le varie viti... così non si perdono... e al rimontaggio troverete la vite giusta al suo posto. Verifica parte elettrica: Controllare lo stato dei cavetti dell’impianto elettrico e i relativi collegamenti-capicorda. Verificare lo stato dei cavi della/delle candele e relative pipette; devono essere “morbidi” e visivamente integri. L’eventuale vetustità o screpolature non garantiscono l’isolamento... e siccome la tensione di lavoro è assai alta, tende a scaricare su qualunque parte metallica aiutata dall’umidità, dell’ambiente e quindi non arriva più alla candela di accensione, il motore perde colpi... si ferma o non parte. Candele di accensione:

Smontaggio della/delle candele, verificare lo stato degli elettrodi e della parte terminale, devono avere un aspetto “pulito” cioè senza incrostazioni eccessive e asciutte. Evidenti eccessivi imbrattamenti di olio bruciato sono indice di cattiva carburazione, spesso miscela troppo grassa. Pulire con apposite spazzole di rame e pulire con benzina... e verificare la distanza tra gli elettrodi (vedere istruzioni del motore)... tipicamente uno spillo deve passare tra gli elettrodi (3-4 decimi di mm.) oppure drasticamente sostituire le candele con nuove facendo attenzione a usare la gradazione-sigla della candela come indicato dal libretto del motore. Rimontaggio della/delle candele in loco. **ATTENZIONE!** Inserire la candela nella sua sede e avvitarla dolcemente con le mani percependo il corretto imbocco della filettatura.

Normalmente non dovrete trovare grossa resistenza all’avvitamento fino quasi alla fine dove userete l’apposita chiave a tubo che deve essere usata per il serraggio finale con una sola mano... un quarto di giro dallo scontro sarà più che sufficiente. Se avvitate male e forzatamente l’oggetto... potreste provocare il danneggiamento del filetto sul motore... e allora sono guai! Bisognerà ri-filettare con apposite procedure e materiali.... e tutto il risparmio per la auto-manutenzione andrà in fumo. Se la candela è allentata... non succede niente, sentirete un tipico sbuffare anomalo all’avviamento e sarà sufficiente serrare opportunamente. Collegare le pipette in modo sicuro... l’operazione “CANDELE” è terminata.

G. Carrà