

F S O U S

Avventura

Avventura



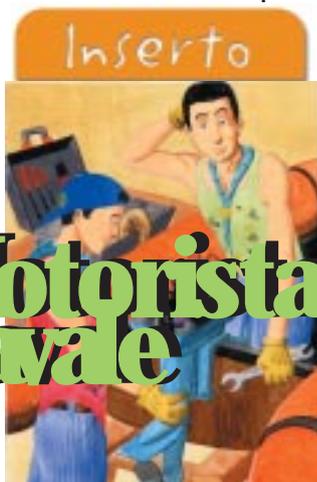
Anno XXX - n. 13
17 maggio 2004, Settimanale
Poste italiane s.p.a.
Spedizione periodico in
abbonamento postale
D.L. 353/03 (conv. L. 46/04)
art. 1 comma 2, DCB
BOLOGNA



maggio

Sommario

Avventura 4/2004



Motorista Navale



Fieri di essere cristiani.....	3
Eurojam 2005: The European Scout Jamboree 2005.....	4
National Jamboree of Boys Scout of America	5
La fibbia. Una storia di fraternità Scout.....	6
Circumglobare.....	8
Evviva il telefonino! Abbasso l'alfabeto morse!.....	9
Mission Impossible.....	11
Il Campo... Chi ben comincia è metà dell'opera!.....	13
L'esplorazione.....	15
Ma che testa c'hai	17
TOPO DI MUSICOTECA	19
GIOCHI PER LA SQUADRIGLIA	20
IL CIELO DI NOTTE	21
C'È POSTA PER VOI	23

Direttore Responsabile: Sergio Gatti

Redattore Capo: Giorgio Cusma

In redazione: Franco Bianco, Mauro Bonomini, Luciana Brentegani, Filomena Calzedda, Margot Castiglione, Don Giovanni Cigala, Lucio Costantini, Dario Fontanesca, Chiara Franzoni, Emilio Gallino, Stefano Garzaro, Giorgio Infante, Maria Antonietta Manca, Don Damiano Marino, Stefania Martiniello, Francesco Neri, Chiara Odoni, Antonio Oggiano, Don Pedro Olea, Adriano Perone, Andrea Provini, Enrico Rocchetti, Padre Stefano Roze, Isabella Samà, Stefano Sandri, Alessandro Testa, Paolo Vanzini, Jean Claudio Vinci

Grazie a: Massimiliano Massari, Geppa Tresca

Progetto grafico: Technograph

Grafica: Technograph

Disegni di: archivio Agesci, Franco Bianco, Giorgio Cusma, Riccardo Francaviglia, Chiara Franzoni, Stefania Martinello, Adriano Perone, Norman Rockwell, Stefano Sandri, Paolo Vanzini, Jean Claudio Vinci

Foto di: archivio Agesci, Boy Scouts of America, Giorgio Cusma, Bruno Gonella, Matteo La Torre, Giuseppe Trovato

Per scrivere, inviare materiale, corrispondere con **Avventura** ecco il recapito da riportare esattamente sulla busta:

Agesci - Redazione di Avventura
Piazza Pasquale Paoli 18, 00186 ROMA

scout.avventura@agesci.it
Avventura on line: www.agesci.it/avventura/
Webmaster: Emanuele Cesena

Manoscritti, disegni, fotografie, ecc. inviati alla redazione non vengono restituiti.

FIERI DI ESSERE CRISTIANI

*U*n'idea sempre presente nel pensiero e negli scritti di Baden Powell era che la natura svela Dio, che Dio creatore si manifesta nel Creato.

La creatura più importante, quella che Dio ha fatto con maggior amore, è l'uomo. In esso Dio si manifesta in modo speciale, anche perchè tutti noi cristiani sappiamo che Dio ha voluto diventare uomo in Gesù di Nazaret.



Quando gli uomini pensano a Dio e, bene o male, entrano in rapporto con Lui, nascono le religioni. Tutte hanno qualcosa di vero, perchè Dio si rivela attraverso la sua miglior creatura che è l'uomo. Ma quando il Figlio di Dio diventa uomo e nasce da Maria, allora Dio si fa conoscere pienamente. Gesù ci fa conoscere pienamente il Padre e ci dona lo Spirito Santo nel battesimo. Quindi noi cristiani abbiamo la responsabilità grande di essere quelli che credono e seguono Gesù nella comunità che vive la completa rivelazione di Dio: la Chiesa. Per questo noi siamo orgo-

gliosi del nostro essere cristiani. E' il massimo avvicinamento a Dio che si può dare sulla terra. Siamo fieri della nostra religione.

Nelle nostre città e nei nostri paesi viviamo frequentemente con persone, ragazzi e ragazze, di altri paesi, di altre culture e di altre religioni. I nostri rapporti devono essere impostati sulla base della conoscenza e del rispetto, per poter vivere in armonia in una società sempre più ricca di valori.

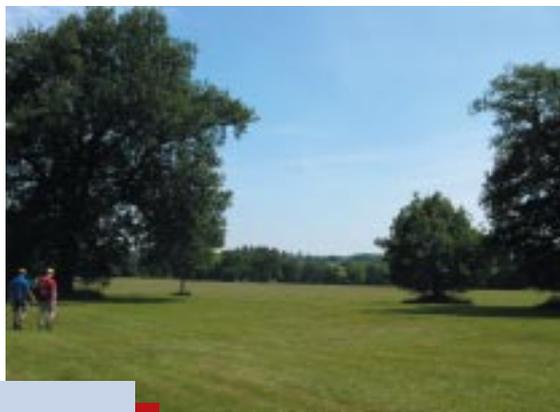
La conoscenza ha due aspetti. In primo luogo dobbiamo conoscere, e conoscere bene la nostra fede, nel doppio aspetto della vita e della cultura. Dobbiamo, cioè, **viverla e sapere che cosa dice**, altrimenti non siamo in grado di testimoniarla, e la testimonianza è una cosa che ci richiede anche la nostra Promessa Scout. Se non pratichiamo e non conosciamo la nostra fede non potremmo mai "**compiere il nostro dovere verso Dio**". In secondo luogo dobbiamo conoscere la fede dei ragazzi e delle ragazze che vivono con noi perchè da questo deriva l'altro versante del rispetto. Dobbiamo vivere insieme rispettando la religione degli altri esigendo anche rispetto per la nostra. E anche questo è un aspetto importante. La reciprocità crea certamente un atteggiamento di comprensione che aiuta l'arricchimento vicendevole, ma senza di essa è facile che manchi il rispetto e scoppi il conflitto. Lo scoutismo, come lo pensava Baden Powell, è sempre veicolo di pace e per questo lui ci esortava nella Legge ad essere "fratello e sorella di ogni altra Guida e Scout". La fratellanza è il miglior antidoto per ogni conflitto tra gli uomini.



EUROJAM 2005

The European Scout Jamboree 2005
CAN YOU IMAGINE?

Cara Guida e caro Esploratore, so che avere notizie di Jamboree ora che siamo nel 2004 ti sembrerà strano; del resto tu sai che il prossimo Jamboree, per giunta quello del centenario, si festeggerà in Inghilterra nel 2007! Eccoci qui, invece a presentarti un'opportunità unica nel suo genere; una di quelle "buone occasioni" che capitano di rado e alle quali non si può dire no!



L'AGESCI non poteva mancare e così formerà un contingente di circa 320 Esploratori e Guide, con a seguito 40 Capi e 10 Assistenti Ecclesiastici ... 70 novizi e relativi capi ed un centinaio di volentieri International Service Team tra Capi, Rover e Scolte!

Sì,
un JAMBOREE EUROPEO
da vivere nel vicino 2005
precisamente
dal 29 luglio al 10 agosto 2005

L'altra novità importante è che non vivrai questa esperienza da solo, ma oltre alla tua Sq. ci sarà anche il tuo/tua Capo Reparto. Quale occasione migliore per dimostrare a tutta l'Europa di quale stoffa è fatta la tua Sq. ed il tuo Reparto?

Inutile nascondere che questa proposta richiede impegno e dedizione da parte dell'intera Squadriglia e che l'impresa non sarà facile! L'Inghilterra non è poi così lontana, ma la partecipazione di un'intera Squadriglia comporterà anche un sensibile impegno economico. Sappiamo che ciò non ti spaventa perché conosci diversi modi per fare un po' di "sana economia" nelle tua cassa ed in quella della tua Squadriglia!

La tua Sq. potrà iscriversi, ma dovrà superare una selezione a livello regionale. Infatti, solo una Sq. maschile ed una femminile, per ogni regione, parteciperanno all'Eurojam 2005. A breve, grazie ad *Aventura* che ci seguirà passo a passo, troverai la scheda di iscrizione, ma possiamo svelarti alcuni criteri di selezione così potrai già iniziare ad organizzarti:

DOVE?
SEMPLICE: IN INGHILTERRA, DOVE SI TERRÀ IL
JAMBOREE DEL 2007,
PRESSO HYLANDS PARK - CHELMSFORD (ESSEX).

Un parco splendido dove poter vivere un'esperienza unica nel suo genere. Attività internazionali ogni sera, visita al Gilwell Park, visita a Londra lungo il Tamigi, scouting e la possibilità di campeggiare come Squadriglia tra uno scoutismo europeo.

**SÌ, HAI CAPITO BENE:
COME SQUADRIGLIA!
MA NON UNA QUALUNQUE! LA TUA SQ.!**

Ebbene sì, non è uno scherzo, questa novità è una delle tante che l'Eurojam ha in serbo per te.

POTRAI PARTECIPARE A QUESTA SPLENDIDA AVVENTURA CON LA TUA SQUADRIGLIA PER ...

- COSTRUIRE AMICIZIE INTERNAZIONALI;
- PER VIVERE INSIEME NELLA DIVERSITÀ E NELLA PACE;
- PER CONOSCERE E CAPIRE L'EUROPA DI CUI FACCIAMO PARTE;
- PER ESSERE GUIDA E SCOUT NEL MONDO DI OGGI.

- SPECIALITÀ DI SQ. E/O SINGLE A CARATTERE INTERNAZIONALE;
- IMPRESE DI SQUADRIGLIA A CARATTERE INTERNAZIONALE;
- TAPPE, BREVETTI E SPECIALITÀ IN GENERE ALL'INTERNO DELLA SQUADRIGLIA;
- CONOSCENZA DELLA LINGUA INGLESE;
- LE OTTIME MOTIVAZIONI CHE PORTERANNO LA TUA SQ. A DECIDERE DI ESSERCI!

Per conoscere meglio l'Eurojam visita il sito ufficiale: www.eurojam.org, entro il mese di giugno potrai conoscere tutti i movimenti del contingente Italia attraverso il nostro sito: www.agesci.org.

Il tempo passa in fretta ed è quindi giunto il momento di mettersi al lavoro!

Aspettiamo anche te ... scusa, la tua Squadriglia!

Buona caccia

Federica Maule, Stefano Blanco, d. Romano Damy - Capi Contingente ed Assistente Ecclesiastico AGESCI Eurojam 2005

BOY SCOUT OF AMERICA NATIONAL SCOUT JAMBOREE 25 luglio – 3 agosto 2005

L'anno prossimo sembra essere ricco di buone occasioni per delle Squadriglie in cerca di nuove Avventure, già, accanto alla proposta dell'Eurojam eccone un'altra veramente interessante: l'Agesci è stata invitata anche a

Nel particolare l'invito è valido per 16 ESPLORATORI (due Squadriglie di otto partecipanti ciascuna), anche in questo caso si partecipa con tutta la propria Squadriglia e con il proprio Capo Reparto.

questo evento, proposto dagli Scout degli Stati Uniti, che si terrà nelle date sopra indicate a caroline County – Virginia. Verranno coinvolti 40.000 scout provenienti da tutta America ed altri in rappresentanza di associazioni Scout provenienti da tutto il mondo. Lo scopo è di incontrare tanti altri fratelli Scout, costruire amicizie internazionali, scoprire la realtà delle altre Associazioni e fare tanta attività all'aperto.

La selezione avverrà a livello nazionale seguendo la stessa traccia indicata per l'Eurojam, per cui dopo l'i-

scrizione (prossimamente su queste pagine appariranno le indicazioni più precise per farlo) si parteciperà ad una prima selezione regionale cui seguirà una in campo nazionale e da cui usciranno le due fortunate – ma brave! – Squadriglie.

I criteri della selezione, che in ogni caso verranno più dettagliatamente indicati nei prossimi mesi, riguarderanno lo spirito internazionale delle Squadriglie e saranno quindi considerate anche specialità, brevetti ed imprese conquistate in tale ambito: la conoscenza della lingua inglese verrà valutata anch'essa e così pure le motivazioni che spingeranno le Squadriglie nel cercare di partecipare all'evento.

L'impegno economico sarà all'incirca equivalente a quello per l'Eurojam, quindi anche in questo caso è necessario rimboccarsi le maniche perché serviranno un bel po' di soldini.

Fatevi sotto dunque e buona fortuna oltre al più sentito buona caccia!



La fibbia Scout

Quando B.-P. scrisse "Scoutismo per ragazzi", non immaginò che potesse essere preso come riferimento da migliaia di ragazzi, da ogni parte del mondo. Il movimento cresceva e B.-P. doveva andargli dietro.

Una delle modifiche che fu spinto a fare è stata quella all'articolo 4 della Legge, che prima recitava "Un Esploratore è amico di tutti e fratello di ogni Esploratore a qualsiasi classe sociale appartenga" e poi divenne "uno Scout è amico di tutti e fratello di ogni altro Scout, quale che sia il paese, la classe sociale o il credo religioso al quale l'altro appartenga".

Era l'attestazione della fraternità internazionale dello Scoutismo, che spiegare a parole non sarebbe sufficiente. Tuttavia ci possiamo provare con un racconto, che in Italia ha preso il nome di "La fibbia scout". Molti elementi fanno credere che si basi su un fatto realmente accaduto; tra questi, l'esistenza di una versione inglese che vi riportiamo.

"1943: campo di prigionia. Eravamo sotto la tenda ai margini del deserto africano. Ci stavamo coricando, quando un capitano, vedendo la cinghia di cuoio con la fibbia degli Scout che mi toglievo spogliandomi, mi chiese: "Anche tu sei stato Esploratore? Io conoscevo poco quel movimento e ne diffidavo... Ora ti dirò perchè mi sono ricreduto.

Avevo il comando di una compagnia a Mareth; fra gli ufficiali c'era un tenente, sempre calmo e sereno. Usava una cinghia di cuoio con la fibbia scout. Un giorno, quasi per stuzzicarlo, gli chiesi il significato di quel fiordaliso e di quel motto latino: egli mi parlò di Promessa, di cavalieri, di un programma meraviglioso per un giovanetto; io poco capii.

Una volta fummo attaccati da un battaglione inglese dei Granatieri della Regina. Contrattaccammo; tornammo sulla nostra posizione, il contrattacco non era riuscito. Mancava il tenente.

I suoi uscirono a cercarlo verso il luogo dove doveva essere caduto. Lo trovarono... Accanto a lui un soldato inglese, in silenzio, gli teneva il capo sollevato. I soldati ristettero timorosi di turbare il morente. Egli fece cenno di volersi alzare, si tolse la cin-

ghia e la donò all'inglese, poi in silenzio gli strinse la mano... e trapassò sorridendo.

I due soldati rientrarono col corpo del tenente e raccontarono che il soldato inglese aveva salutato, l'ufficiale italiano caduto, con tre dita della mano destra riunite e ripeterono il saluto che io avevo visto fare agli Esploratori".

"Capitano", gli dissi, "gli Scout di tutto il mondo hanno una Legge che fra l'altro dice: «Lo Scout è amico di tutti e fratello di ogni altro Scout». Perciò il fratello inglese ha assistito il fratello italiano nell'ora estrema... Fra gli Scout si realizza quella fraternità che gli uomini tutti cercano".

Dopo un lungo silenzio, il capitano esclamò: "Se è così, è bello".



Il precedente racconto "La fibbia scout" è liberamente ripreso da **don Annunzio Gandolfi** nel libro "Fuoco di Bivacco". Ne esiste anche un'altra versione: quella di **Piero Antonacci**, che la udì invece dagli inglesi.
ECCOLA.

Quando facemmo la Promessa, i nostri capi inglesi, salutarono per la prima volta la bandiera italiana. Chiedemmo loro perché e i due risposero che con la Promessa, noi eravamo entrati a far parte della famiglia degli Esploratori: il saluto era stato uno spontaneo omaggio alla bandiera dei nuovi fratelli. Ciò per quella fraternità che implica una completa e concreta solidarietà che si crea tra gli Scout. Il Capitano Willy trasse spunto dall'episodio per raccontarci la storia della fibbia.

Nel corso della guerra, in Libia gli scontri erano continui. I morti e i feriti restavano sul terreno e di notte uscivano infermieri per portare aiuto a chi era ancora in vita. Uscivano anche pattuglie armate per osservare da vicino le linee e le postazioni nemiche.

Una notte, una pattuglia inglese fu attratta dai lamenti che provenivano da un avvallamento del terreno. Gli uomini avevano le armi spianate perché ci si andava avvicinando alle linee italiane ed era una

luminosa notte di luna piena.

Quando giunse sul posto, la pattuglia scorse un ufficiale italiano moribondo e accanto a lui un soldato inglese che lo assisteva amorevolmente. Al di là dei due si udivano dei sommessi rumori. Gli inglesi si buttarono a terra pronti a sparare con la netta sensazione che, molto vicino, ci fossero soldati italiani.

Intanto l'infermiere inglese continuava ad assistere il moribondo. Questi gli fece segno di volersi sollevare e poi lentamente si sfilò la cinghia e gliela diede. Poco dopo morì. L'inglese gli chiuse gli occhi e ritornò verso le proprie linee, seguito dalla pattuglia armata. Al rientro, gli uomini della pattuglia chiesero all'infermiere cosa gli aveva dato il moribondo e perché egli aveva corso il rischio di farsi ammazzare per assisterlo. L'infermiere mostrò la cinghia ricevuta che aveva una fibbia scout e disse: "Quell'italiano era mio fratello: era uno Scout come me".

Man mano che gli anni passavano, ci dicevamo che in quella storia vi era troppa retorica, che sembrava proprio creata apposta per evidenziare la fraternità scout. Tanti anni dopo, mi stupii quando Ernesto Marcatelli mi raccontò una storia simile e poi ritrovai il racconto in un libro che lo narra come visto e vissuto dalla parte degli italiani.

Dunque il capitano non diceva fesserie! Quella notte attorno al moribondo e all'infermiere vi erano veramente soldati nemici. Perché non fu sparato un colpo? Forse fu il rispetto per la morte imminente, o forse il comportamento dell'infermiere inglese, a bloccare le dita dei soldati sui grilletti delle armi.

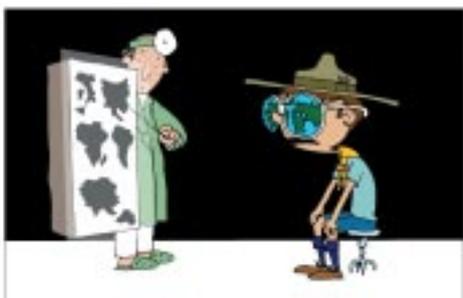
A questo punto, il racconto non è solo una storia di fraternità e di umana solidarietà, ma mostra anche come le azioni nobili e buone possano essere compiute pure nei momenti più duri e difficili. E se poi si tratta di un mito, bisogna riconoscere che questo è sempre espressione di un valore tanto sentito da voler essere rappresentato. Dunque se la storia della fibbia è un mito, la fraternità scout è realtà insopprimibile".



CIRCUONGLOBARE...

Iraq: comincia finalmente la diffusione della telefonia mobile. **Gran Bretagna:** Primo Ministro Tony Blair diventa cartone animato con i Simpson. **Stati Uniti:**...

Questi sono i titoli di un comunissimo Tg. Provate a fare attenzione: cosa notate di strano? Forse nulla perché ormai non ci si fa più caso. Si parla di Iraq, Gran Bretagna, Stati Uniti come se fossero dietro l'angolo.



Ebbene: gli spazi chiusi non esistono più!

Ormai nulla di quel che si svolge sul nostro "globo" è un avvenimento limitato localmente: ogni invenzione, conquista e catastrofe riguarda il

mondo intero.

Il progresso tecnico, l'abbassamento dei costi di trasporto e comunicazione, i mercati comuni, la moneta unica (ecco a cosa serviva l'Euro!) sono tra le cause prime di questo fenomeno di globalizzazione.

Quanti di voi, alla sera, finiti i compiti, chattano con Lilly e Toro Seduto di quell'altra città o addirittura Stato? E tutto ad un prezzo piuttosto abbordabile.

E quanti di voi dopo il Campo Nazionale han già preso l'aereo per andare a trovare la bella siciliana della Squadriglia (evento reale...) più in gamba del proprio Reparto di formazione? Visto quanto è facile oggi comunicare anche con la persona più lontana o addirittura raggiungerla proprio fisicamente? E' tutto molto veloce e meno costoso rispetto al passato!

Vediamo un po':



LUN: chatto con Lilly (Toro Seduto stasera non può).

MAR: e-mail al Capo del mio Reparto di formazione al CN.

MER: incontro con la Prof. di Spagnolo per attivare corrispondenza spagnola.

GIO: Yoga in palestra (per un incontro con la cultura induista e buddista).

VEN: Riunione di Squadriglia (Fede porta le foto del viaggio a Taiwan, così possiamo prendere spunto per i travestimenti).

SAB-DOM: fine settimana (o week-end per restare international) a Vienna (mamma adora i film della Principessa Sissi).

Caspita che settimana impegnativa e che settimana per così dire... "globalizzata"!

Ma sei realmente pronta/o a tutto questo? Vee bene, attivo una corrispondenza con Pedro, ma perché? A che mi serve?????

Vado a Vienna solo perché i miei mi tirano con loro (quanto mi affascina la storia di Sissi e dell'Impero Asburgico)? Partecipo all'**EuroJam 2005** in Inghilterra perché lì ho più probabilità di incontrare biondi/e con gli occhi azzurri? Faccio Yoga perché l'insegnante è veramente carina/o?

Oh no! Spero proprio di no! Mi auguro che gli stimoli siano ben diversi!

Partite per viaggi studio perché in giro si dice che conoscere un'altra lingua è importante per la vita? Tentate gli incontri Scout internazionali perché sono lontani da casa nel tanto sognato "estero"? O perché volete tentare un **fraterno confronto**?

E voi, che risposte portate a casa? Il senso critico viaggia con voi o lo sfoderate solo quando "conviene"? Riuscite ad accettare, o conciliare, le vostre usanze con quelle degli altri?

Forse la troppa facilità con cui abbiamo ingerito la parola global e praticato i suoi effetti ci ha fatto perdere di vista l'immensa ricchezza che possiamo raccogliere nei nostri viaggi/incontri interculturali, ma badate bene a non dimenticare il nostro vicino di casa: anche lui può essere, anzi lo è sicuramente, portatore di sano confronto!

EVVIVA IL TELEFONINO! ABBASSO L'ALFABETO MORSE!

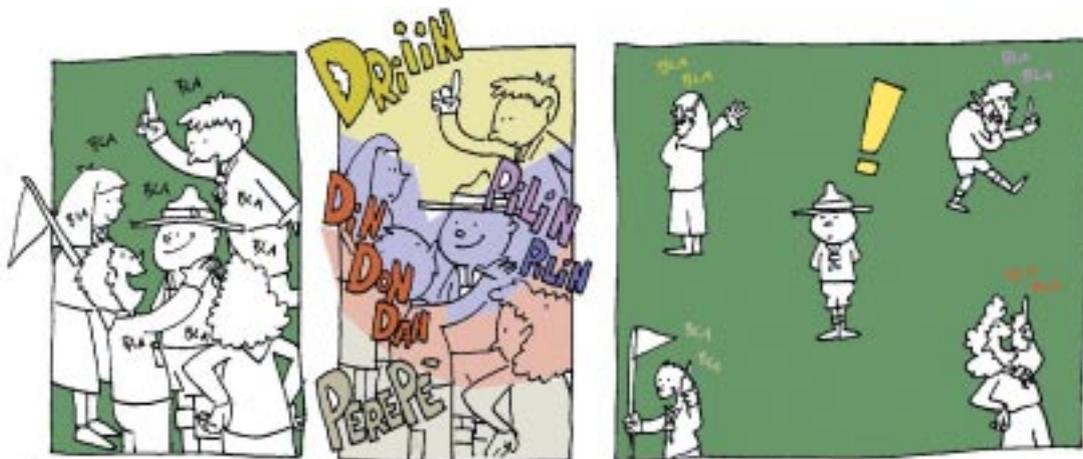
E' IL 13 LUGLIO 1897. GUGLIELMO MARCONI RIESCE A TRASMETTERE UN SEGNALE TRAMITE LE ONDE RADIO. DA QUEL MOMENTO IN POI IL MONDO COMINCIA A DIVENIRE PIÙ PICCOLO



Si insinua con il suo trillo modulato, suaso, o perentorio, nei momenti più imprevedibili della giornata. A volte, se distrattamente non lo abbiamo spento, ci pone all'attenzione infastidita del pubblico a teatro, o distrae i fedeli durante una funzione religiosa. Se per caso lo abbiamo lasciato a casa ci sembra di essere privi di qualcosa di vitale, ci sentiamo come smarriti. **E' il telefonino!** Abbiamo finito per crederlo indispensabile. E se fosse semplicemente utile?

Forse, quando usiamo un telefono portatile (ma ormai il termine telefonino ha preso ampiamente il sopravvento) non ci rendiamo conto di quali sofisticate tecnologie ci siano dietro alla possibilità che ci viene offerta di entrare in contatto con qualsiasi persona in qualunque parte del mondo, pur lontanissima. Il progresso della telefonia senza fili ha fatto recentemente dei balzi da gigante e s'è talmente diffuso da spingere le autorità a dichiarare definitivamente defunto l'alfabeto Morse. Lo sapevate? Ne è stato infatti bandito l'uso ufficiale anche a bordo delle navi. Un quesito mi assilla: lo bandiremo anche dalle nostre attività all'aperto?... Non ho, per ora, trovato una risposta. Utili i vostri suggerimenti...

Torniamo però al telefonino e al suo uso. Giorni fa, ospite d'una scuola superiore della mia città per tenervi un corso sulla comunicazione rivolto agli alunni, ho fatto un semplice, empirico test: classe quarta, venti presenti. "Alzi la mano -ho chiesto agli alunni- chi ha il telefonino con sé" Si sono alzate diciotto mani. "E lei -m'ha fatto eco un ragazzo- ce l'ha?" "No" - ho risposto- ho scelto di non averlo". Stupore e incredulità tra i diciotto "telefonisti": "Come fa?" mi hanno domandato. (Solidarietà da parte dei due ragazzi che di telefono erano sprovvisti, nel senso che proprio non lo possedevano per loro precisa scelta. Curiosamente, uno di loro era uno Scout!). Ne spiego le ragioni - usando un parolone - "filosofiche", consapevole che questo è soltanto un mio modesto punto di vista. Credo che il telefonino sia uno strumento davvero utile, però ciò che vedo intorno a me mi fa ritenere che troppe persone, di tutte le età, ne abbiano fatto una sorta di feticcio a cui non sono in grado di rinunciare, pena il timore di essere tagliate fuori. Non poche persone lo considerano infatti uno strumento indispensabile, quasi facesse parte di un "kit" di sopravvivenza. Uno strumento utile, a mio avviso, ma che non è certo il caso di ritenere indispensabile, perché si finirebbe per usarlo acriticamente, in modo improprio, come può accadere e accade. Intendo dire che non poche persone -al di là d'un uso prevalentemente professionale- si scambiano telefonicamente dei messaggi, vocali o scritti, non sempre necessari. A volte le telefonate, che pure hanno un costo- si prolungano più del necessario facendo del telefonino uno strumento di conversazione. C'è inoltre un altro aspetto che non va sottaciuto: tenere un telefonino sempre acceso induce e silenziosa-



mente consolida un bisogno, quello di essere cercati o di cercare qualcuno, anche se non vi è una necessità impellente: da qui l'assillo con cui alcune persone continuano a scrutare il piccolo schermo luminoso per scorgervi dei segnali in tal senso.

Ho usato il telefono portatile per un certo tempo, ma ho smesso di portarlo con me quando mi sono reso conto che, paradossalmente, mi rendeva meno libero. Ho anche pensato che uno dei messaggi più significativi –e formativi- dello scautismo sia la spinta all'essenzialità, vale a dire l'apprendere a essere paghi, e a gioire del poco, a "viaggiare" con uno zaino leggero. Non vi sto dicendo di rinunciare al telefonino, strumento estremamente versatile anche per la possibilità che offre di comporre dei messaggi scritti che hanno il pregio dell'essenzialità, ma, semplicemente, di farne un uso discreto e intelligente, che vi consenta di preservare i vostri spazi di libertà e di rispettare quelli altrui.

Se dovessi individuare delle semplici indicazioni per fare un buon uso del telefonino, potrei riassumerle così:

- Usatelo per **comunicare**, non per conversare.
 - Riducetene l'uso allo stretto necessario, considerando anche il fatto che... **telefonare costa!**
 - Usatelo con discrezione; **spegnerlo** nei luoghi pubblici o quando vi trovate in casa d'altri, o mentre state consumando un pasto insieme ad altre persone è norma di semplice **buona educazione**.
 - Non servitevene in modo sfacciato, parlando a gran voce, specie se siete in treno, sull'autobus o, semplicemente, per strada. Preservate la vostra e l'altrui **riservatezza**.
 - Non tenetelo accostato all'orecchio troppo a lungo: per quanto le ricerche sui disturbi arrecati dalle onde elettromagnetiche emesse dai telefonini siano ancora controverse, nel dubbio è preferibile fare uso degli **auricolari**, o, comunque, limitarsi a usare il telefono per lo stretto tempo necessario alla comunicazione
 - E, per finire, fate un test interessante. Se ormai siete "telefonino-dipendenti", provate a tenerlo spento ogni giorno per qualche minuto di più. Se ce la fate, col tempo potreste anche lasciarlo a casa. Scoprirete pian piano il piacere sottile che viene dalla consapevolezza di essere **più liberi** interiormente!

Chiudo con un aneddoto. Nell'agosto del 2003 il Canal del Ferro e la Valcanale, nell'alto Friuli, vennero colpite da una devastante alluvione. Tutte le comunicazioni telefoniche saltarono e furono ripristinate dopo diversi giorni. Nemmeno i telefonini erano in grado di funzionare, segno che dietro le tecnologie più sofisticate c'è anche una loro intrinseca fragilità. Ebbene, in tale frangente, dato che il fiume in piena aveva portato via un ampio tratto di strada isolando diverse località, mi è stato riferito che due persone riuscirono a comunicare tra loro, a vista, da una sponda all'altra, grazie all'uso dell'alfabeto Morse! Non ho mai saputo se fossero, o fossero state Scout, ma mi fa piacere pensarlo!

LUPO CHE CANTA
(LUCIO COSTANTINI)

MISSION IMPOSSIBLE

Si la missione che vi viene affidata è proprio possibile, la potete tranquillamente portare a termine con le vostre forze, a meno che il vostro Capo Reparto non si chiami Mister "Q" e voi siete nominati con un numero preceduto da due zeri.

Non vi aspettate di ricevere videocassette che dopo trenta secondi si distruggono autonomamente e neppure di aver chissà quali mezzi tecnologici a disposizione.

La missione degli Scout si fa con le proprie gambe, la propria testa ed il proprio bagaglio di conoscenze.

"...Ma cos'è questa benedetta missione? Di cosa sta parlando Enrico, ha forse esagerato con qualche bicchiere di buona grappa veneta?"

No, vi assicuro tutto a posto. Vi sto parlando di un'attività scout, forse da considerare un po' particolare, ma sicuramente alla nostra portata.

Intanto cominciamo dal tema conduttore della missione: Estote Parati, so che i più di voi hanno già sentito queste due parole e ne conoscono il significato, gli altri, forse sono di un'altra associazione (A.P.L.V.V. – Associazione Passeggio Libero e Vista Vetrine, A.C.C.S.A.F.Q. – Associazione del Che Cosa Ci Sto A Fare Qui, etc.).

Gli Scout conoscono il loro motto e sanno che vuol dire di essere sempre **preparati**.

"A cosa??".

Preparati e basta!

Vi ricordate il passo evangelico, quello che parla dei sandali allacciati e delle lanterne accese perché il giorno del signore viene quando meno te lo aspetti?

Ecco proprio così!

Preparati.

Ed allora a te Capo

Squadriglia potrebbe capitare di tornare a casa da scuola il sabato e trovare nella tua cassetta delle lettere una carta topografica e due scritte 36 N - 45 E e poi ancora 17,30.

No, non è l'indirizzo dell'albergo dove ti aspetta qualcuno per venderti l'enciclopedia illustrata sulla vita delle pulci canine, probabilmente è il segnale del tuo CR che ti aspetta con tutta la Squadriglia in quel determinato punto a quella precisa ora.

Qui scatta l'estote parati, il giro di telefonate super-veloce, lo zaino (che per metà è già pronto, come dovrebbe essere sempre), una corsa al supermer-



cato per le provviste e via pronti a rispondere all'invito.

Oppure nel bel mezzo dell'uscita di reparto vi potrebbe essere affidata una busta con delle istruzioni particolari o meglio ancora nel bel mezzo del Campo Estivo.

Certo, perché tutto fili liscio la Squadriglia deve essere in gamba, ma sono sicuro che tutte le nostre Sq. sono formate da ragazzi e ragazze in gamba meritevoli di fiducia, si perché questo è un requisito fondamentale per la buona riuscita della missione.

I vostri Capi, ed i genitori devono essere fiduciosi che riuscirete senza intoppi, per fare ciò si deve essere **preparati**, non nel senso del pronti che abbiamo visto prima, ma preparati cioè a conoscenza delle tecniche, solo così potremo essere

tutti tranquilli che ogni Squadriglia parta per la missione e ..ritorni sana e salva.

“Ma a che serve la missione? Cosa si fa in una missione?”

La missione serve anche a saggiare il grado di preparazione, affiatamento della Squadriglia, serve a verificare gli incarichi di Sq. serve a vivere un'avventura (il che non è poco), serve ad accrescere l'autonomia di sq. (il che è molto).

Di solito si ha un incarico da svolgere: un'indagine sui luoghi, un rilevamento e altre mille cose ancora, e questo è qualcosa che vi viene proposto dai capi a differenza dell'uscita di Sq. o l'impresa che invece è tutta farina del vostro sacco. Una missione potrebbe essere anche legata al raggiungimento di una specialità o un brevetto di competenza e magari vissuta a coppie.

Resta il fatto che è un'esperienza unica nella vita di Reparto, proprio perché va al di fuori della monotonia delle attività e non è programmata (da voi).

La missione va sempre documentata, foto,



interviste, schizzi e rilevamenti topografici non devono mancare e neppure una dettagliata relazione alla fine.

Non sempre la missione è di due giorni, potrebbe anche essere necessario un giorno o un pomeriggio addirittura, questo varia dall'incarico ricevuto. In missione, come per le uscite, si partecipa in perfetta uniforme, occhiali da sole ed impermeabile da agente segreto non servono, siamo Scout e ci piace far vedere che apparteniamo a questa famiglia...ho detto famiglia Scout non famiglia Adams, levati

quella camicia a scacchi e quei calzini da tennista... Lo stile quindi è essenziale, ricordiamoci che siamo in rappresentanza di tutta l'Associazione, quindi gli schiamazzi, i cori da stadio sono da lasciare a casa. Voglio anche puntualizzare un'altra cosina, piccina piccina: gli spostamenti per la strada. Si lo so che lo stile branco selvaggio, tutti a gruppo magari zigzagando per il peso dello zaino è da sballo, ma vi posso assicurare che per gli automobilisti impegnati nel tornante di montagna, ritrovarsi un gruppetto di vacche piantate sull'asfalto sarebbe meno da cardiopalma.

Mi raccomando quindi le buone regole, camminate, sulle strade trafficate, a sinistra in fila indiana, guardate le auto che vi vengono incontro e scansatevi, non camminate a destra, un Tir alla nuca non è il massimo.

Pensate sempre a chi vi aspetta a casa e dimostrate loro di essere sempre all'altezza delle aspettative.

Non ho altro da dirvi, mi raccomando vivete fino in fondo anche questa avventura come tutte quelle che vi vengono offerte da questo meraviglioso metodo, affinate le vostre conoscenze e imparate le tecniche e chiedete ai vostri Capi proporvele e di viverle assieme a voi.

Buona caccia!
Enrico



PER SAPERNE DI PIÙ

AA.VV.,
Manutenzione barche, motori e vela -
Jolly Bricolage, Fratelli Fabbri Editori,
1976

Siti Internet:

www.marinaio.it

www.velanet.it

[digilander.libero.it/felice/
Navigazione.html](http://digilander.libero.it/felice/Navigazione.html)

[www.itnrizzo.it/questionario/
fanelli](http://www.itnrizzo.it/questionario/fanelli)

[www.sestocontinente.it/
nautica/manutenzione.html](http://www.sestocontinente.it/nautica/manutenzione.html)

www.themeter.net/nautica/htm

[www.nautica.it/info/docs/
segnali.htm](http://www.nautica.it/info/docs/segnali.htm)

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

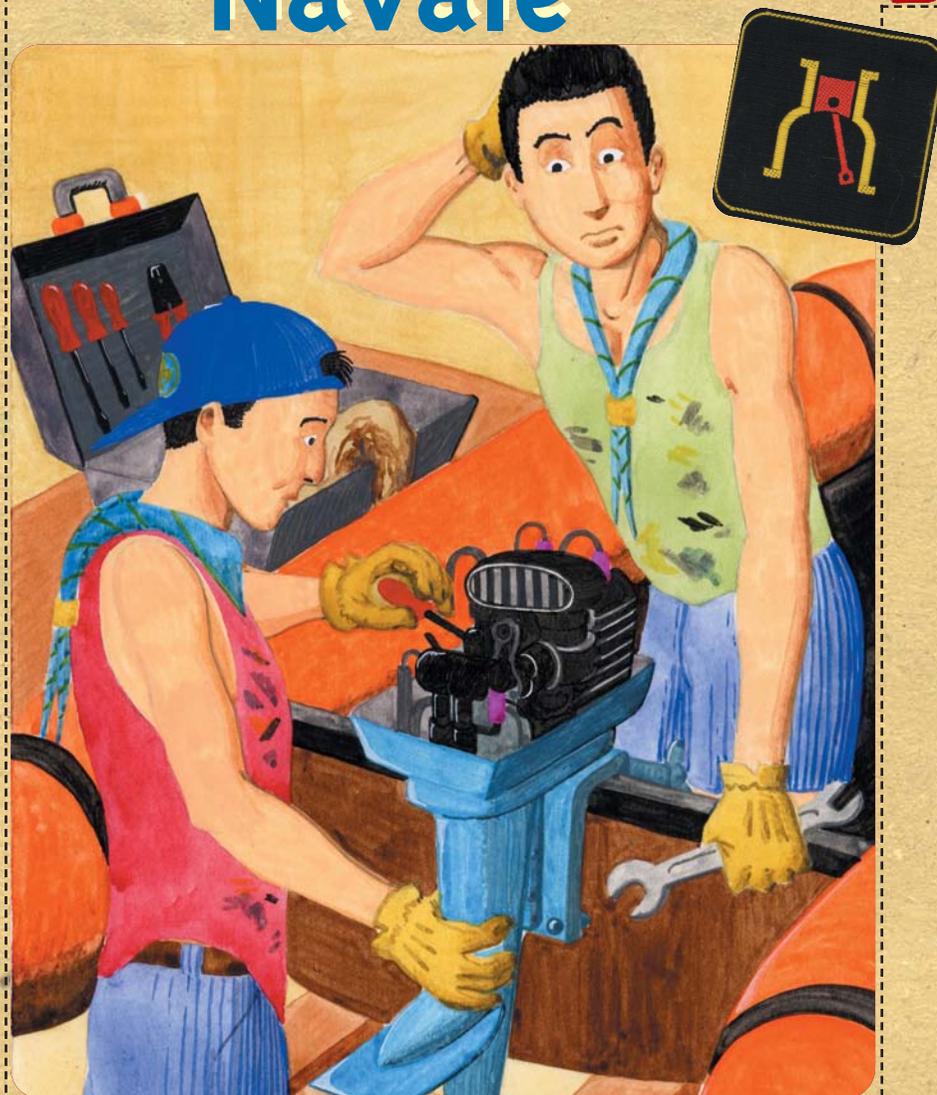
Trovate il catalogo
aggiornato in

www.fiordaliso.it

Agesci 1 Specialità e Brevetti n. 17

Motorista Navale

Motorista Navale



INSERTO di SCOUT AVVENTURA n.4 di MAGGIO 2004

a cura della redazione di SCOUT Avventura 1scout.avventura@agesci.it

Coordinamento editoriale:

Giorgio Cusma
Progetto grafico
e Impaginazione:
Technograph - TS

Testi di:

Stefania Martiniello,
con la collaborazione di
Gennaro Lorido e
Stefano Mazza

Disegni di:

Archivio Agesci,
Giorgio Cusma,
Stefania Martiniello
e Stefano Sandri

MOTORISTA NAVALE

“Per mare non ci sono taverne” cita un vecchio detto di marinai... e a ben pensarci è proprio così! In acqua non ci sono corsie, o segnaletica di alcun tipo, non ci sono bar, stazioni di servizio, centri di assistenza tecnica o presidi di pronto soccorso.

Dunque chiunque decide di mettersi alla guida di un'imbarcazione deve essere quantomeno capace di far fronte ad ogni tipo di emergenza. Per questo, da sempre, le imbarcazioni che lasciano la costa accolgono equipaggi altamente qualificati, in cui ogni singolo elemento ha un ruolo ben preciso, importante nell'ordinario, ma soprattutto nelle emergenze. E se i marinai sono uomini esperti e pronti, il loro capitano deve conoscere tutte le loro arti,



ed in più deve avere grande esperienza e soprattutto deve infondere grande

fiducia.

Un capitano che si rispetti, deve quindi essere un



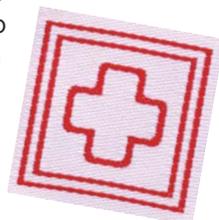
battelliere pratico ed agile, un

carpentiere navale pronto

ad ogni evenienza, un

elettricista e **falegname** pronto ad ogni riparazione, un **infermiere** e un **pompieri** dal sangue freddo, un **meccanico** esperto, un **modellista navale** molto preciso, un abile **pen-nese**, e sicuramente un ottimo **nuotatore...**

Detta così, sembra davvero difficile, ma in fin dei conti basta sapere poche e semplici regole, acquisire qualche competenza e soprattutto amare e rispettare profondamente il mare.



fare un po' di "scuola guida" prima con la teoria, apprendendo le

La prima cosa da imparare sarà quindi l'orientamento in mare. Dalle semplici regole del fissare un punto di riferimento, all'arte antica



del carteggio, ogni singolo segreto dell'orientamento può essere applicato ed usato a nostro vantaggio quando ci troviamo a solcare l'immensa distesa blu...

A questo punto, potremmo giocare a fare gli ingegneri creando modellini a cui apporteremo man mano delle migliorie, cercando così di capire le leggi fisiche del galleggiamento e della propulsione, e perché no, scoprire i



Seguirà poi fare un po' di "scuola guida" prima con la teoria, apprendendo le

regole della navigazione, e gli ordini di voga, poi con la



pratica, diventando abili nelle le principali manovre come accostare e scostare sia da riva che da un pontile, dare e prendere ri-morchio, effettuare un ormeggio ed un anco-raggio.



Dovremo a questo punto approfondire l'uso, la guida, le caratteristiche ed il funzionamento dei motori marini, apprendendo quali sono i guasti più ricorrenti a cui sono soggetti e la loro manutenzione ordinaria e straordinaria, imparando a tenere in ordine la cassetta degli attrezzi e

dei pezzi di ricambio. E ancora, potremmo prepararci nell'affrontare i malori più comuni a bordo, come combattere un colpo di calore o il mal di mare, così da poter gestire saggiamente la cassetta del pronto soccorso di bordo.

Infine dobbiamo essere abili nuotatori, capaci di trasportare in caso di necessità un annegando, imparare a lanciare un anulare di salvataggio e ad issare a bordo il recuperato...

E poi ? bene, a questo punto non ci resta che goderci il mare, il profumo dell'acqua, la salsedine sul viso, chiedendo aiuto alle sue forze, e mai sfidandole, godendo di quello che ci regala, ma rispettando profondamente lui ed i suoi



abitanti... e se per mare non ci sono taverne potremmo sempre portare in acqua l'esperienza dell'oste!!

MANUTENZIONE DEI MOTORI

Vi illustriamo qui di seguito la maggior parte dei controlli e delle operazioni che potete eseguire da soli sui vostri motori fuoribordo o entrobordo diesel.

Sebbene tutte queste operazioni non vi prenderanno più di un paio d'ore ogni anno, i vostri motori funzioneranno con maggior affidabilità, economicità, minor

consumo di carburante e minor rischio di guasti imprevisti, e cosa c'è di meglio per uno Scout?!?!
La vostra vita sul mare sarà più sicura.

**N.B. RICORDATEVI DELL'AMBIENTE!
RACCOGLIETE TUTTO L'OLIO, ANTIGELO, SOLVENTE, VERNICE, ECC, E RIEMPITE GLI APPOSITI CONTENITORI**

• MOTORI FUORIBORDO

LA CANDELA

Il primo controllo, all'inizio della stagione, deve essere quello delle candele. La candela si smonta con l'apposita chiave, dopo smontata verificare che sia pulita. Se non lo è, occorre provvedere con una spazzola di ottone, oppure con un pezzo di tela smeriglio agendo sulla parte inferiore dell'elettrodo. Terminata la pulizia, è bene ripulirla soffiandovi sopra.

Con lo spessimetro, poi, regolare bene la distanza dell'elettrodo, attenendosi alle istruzioni fornite dal costruttore. Prima di avvitarla la candela, far colare nel foro qualche goccia di olio. Inserire la candela stando bene attenti ad avvitare fino in fondo con la mano, dando poi un ultimo giro con la chiave. Rimontare la carenatura di protezione e tirare la corda dell'accensione, se il motore, dopo vari tentativi, non

dovesse funzionare, effettuare la sostituzione della candela.

IL CARBURATORE

Dopo la candela, è il turno del carburatore. Si toglie la vaschetta, per controllare che sul suo fondo non si siano accumulate impurità. Queste, durante il funzionamento del motore, potrebbero essere aspirate con il carburante, ed ostruire uno dei getti. Non è che pulire un

getto sia poi molto difficile, ma chiunque abbia avuta questa sventura sa quanto un'operazione così semplice possa essere resa problematica dal vento e dal movimento delle onde. Anche il galleggiante e la valvola a spillo vanno controllati attentamente: se si dispone di aria compressa non è male dare una soffiatina ai getti. Stare bene attenti, durante il rimontaggio, a rimettere esat-

tamente in posizione le guarnizioni affinché non vi siano spiragli che consentano il passaggio dell'aria.

PIEDE DI TRASMISSIONE

La base, o gambo o, più comunemente, piede del fuoribordo è la parte che scende in acqua, e alla cui estremità è fissata l'elica. È essenziale, nella fase di messa a punto, dedicare la dovuta attenzione

a questa parte del motore. Il piede, infatti, contiene tutti gli ingranaggi che trasmettono il moto all'elica. Per un buon funzionamento vanno tenuti in bagno d'olio. L'operazione di rabbocco o di sostituzione olio è illustrata

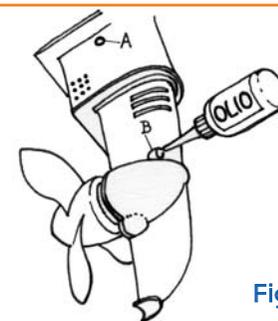


Fig. 1

nella fig.1 ed è di estrema semplicità. Anche la parte esterna del piede richiede una certa attenzione. Del fuoribordo, infatti, è quella maggiormente esposta agli assalti dell'acqua marina, della vegetazione, di eventuali manovre di approdo poco ortodosse. Si tratta, perciò, nella messa a punto del motore, di eliminare le incrostazioni e di rimettere a nuovo il piede. Questa operazione è

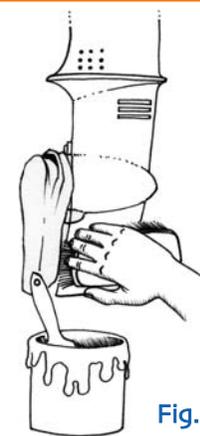
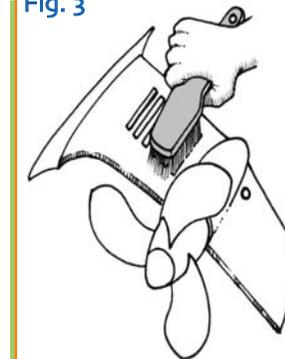


Fig. 2

illustrata nelle fig. 2. Ultima importante operazione, per quanto riguarda il piede del motore, è l'attenta pulizia delle prese e degli scarichi per l'acqua di raffreddamento del motore; illustrata nella fig. 3.

Fig. 3



Riparate ogni piccolo difetto e migliorate, ritoccando, la verniciatura.

ELICA

L'elica è, delle parti esterne del fuoribordo, la più critica. È necessario controllarla sempre. Per sfruttare la massima potenza erogata dal motore, l'elica deve essere in ottime condizioni. Un'elica danneggiata causa vibrazioni, riduce la velocità massima e, nei casi peggiori, danneggia i cuscinetti della trasmissione. Anche una piccola intaccatura su di una pala può causare seri danni di cavitazione (che appaiono sotto forma di corrosione). Se una pala ha colpito qualche oggetto sotto il pelo dell'acqua, assicurarsi che l'elica non ne sia stata troppo gravemente danneggiata. Se il danno è molto grave, conviene sostituirla, seguendo le indicazioni delle figg.4 e 5.

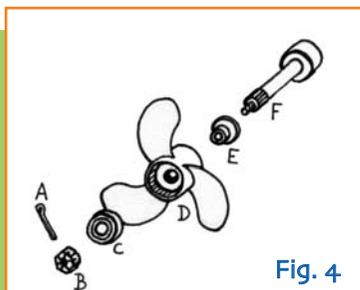


Fig. 4

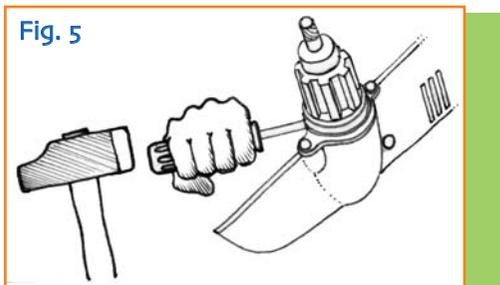


Fig. 5

Smontate l'elica e ingrassate l'albero dell'elica con grasso resistente all'acqua. Rimontate l'elica.

RIMESSAGGIO INVERNALE

La protezione al motore durante il ricovero invernale influisce sulla durata e sul buon funzionamento del motore. Le regole da seguire sono poche e semplici. Primo dovere è quello di stabilizzare la miscela con un additivo reperibile presso qualsiasi stazione di servizio per motori fuoribordo. Far funzionare il motore per qualche minuto in acqua dolce, affinché si consumi tutta la miscela rimasta nei tubi di alimentazione, e quella con il condizionatore giunga fino alla came-

ra di scoppio. Il metodo più pratico è quello indicato in fig. 6 e 7

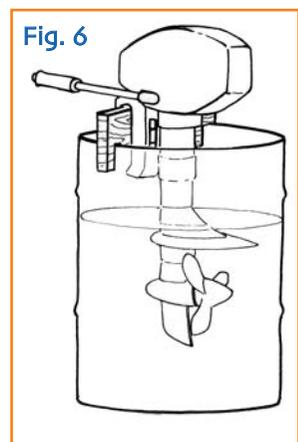


Fig. 6

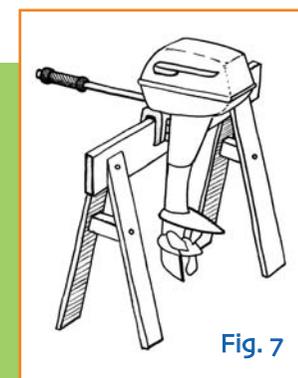


Fig. 7

MOTORI ENTROBORDO

CAMBIO OLIO E FILTRO OLIO

Sostituite l'olio motore e il filtro dell'olio ogni 100 ore circa di funzionamento, o comunque una volta per stagione. Usando olio che possiede le necessarie qualità protettive, non sarà necessario aggiungere alcun speciale olio protettivo per il normale rimessaggio invernale. Un filtro olio nuovo rimuoverà residui carboniosi e particelle metalliche dall'olio impedendo dannosi logorii del motore.

I filtri originali sono collaudati e specificatamente progettati per adattarsi ad ogni particolare modello di motore.

Scaldare il motore prima di cambiare l'olio. Il cambio è più agevole da

effettuare quando la barca è ancora in acqua (il cambio può anche essere fatto contemporaneamente al trattamento protettivo). Spegnete il motore ed estraete l'olio, utilizzando l'apposita pompa, attraverso il foro dell'astina livello.

Cambiate il filtro olio e riempite il motore con il giusto quantitativo di olio Volvo Penta. Fate girare il motore per qualche istante. Controllate il livello dell'olio prima di avviare il motore.

TRATTAMENTO PROTETTIVO DEI MOTORI AFFREDDATI AD ACQUA MARINA

Una regolare manutenzione del circuito di raf-

freddamento è la via maestra per evitare danni dovuti al surriscaldamento.

È inoltre importante proteggere il circuito di raffreddamento durante il periodo del rimesaggio onde evitare danni dovuti al gelo e alla corrosione. L'acqua deve essere drenata dal motore e dall'invertitore. Scollegate la linea di aspirazione dalla parte interna della piastra, o dall'invertitore. Immergete quindi il tubo di aspirazione in un recipiente contenente acqua dolce ed assicurate l'afflusso d'acqua al contenitore.

Avviare e tenere in moto il motore in folle sino a che l'acqua sia calda abbastanza da far aprire il termostato.

N.B. È MEGLIO EFFETTUARE LAVORI SUL CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO A TERRA. ALTRIMENTI C'È IL RISCHIO CHE L'ACQUA ENTRI NELLA BARCA.

N.B. NON LASCIATE MAI GIRARE A VUOTO LA POMPA DI ASPIRAZIONE. È IMPORTANTE CHE IL MOTORE GIRI PER QUALCHE TEMPO IN MODO DA ESPELLERE DAL CIRCUITO FANGHI E SALE CHE CAUSEREBBERO LA FORMAZIONE DELLA RUGGINE.

Spegnete poi il motore. Inserite ora il tubo di aspirazione in una soluzione di acqua e antigelo. Lasciate circolare il liquido per qualche istante senza lasciare che il secchio si vuoti.

Spegnete il motore e ricollegate il tubo di aspirazione. Lasciate il liquido nel sistema di raffreddamento, esso garantirà una efficace protezione contro il gelo e la corrosione.

Controllate e pulite il filtro dell'acqua di mare, se montato. Controllate che tutti i valvole, tappi e rubinetti di drenaggio siano perfettamente chiusi.

N.B. ALCUNI MOTORI HANNO TAPPI CON ANODI DI ZINCO CHE FUNGONO DA ANODI SACRIFICIALI ALL'INTERNO DEL CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO.

UN ANODO DEVE ESSERE SOSTITUITO QUANDO È CONSUMATO OLTRE IL 50%.

ALLA FINE DI TUTTE LE OPERAZIONI, E COMUNQUE OGNI VOLTA CHE VIENE APERTO, LAVARE IL VANO MOTORE. UN VANO MOTORE PULITO È UN REQUISITO ESSENZIALE PER LA SICUREZZA DI BORDO E RENDE PIÙ PIACEVOLE ESEGUIRE I LAVORI SUL MOTORE.

Il motore fuoribordo

Chi è appassionato di motori dovrebbe conoscere, più o meno, la differenza tra un motore a quattro tempi e un motore a due tempi:

i tempi sono le corse del pistone che consentono di completare un ciclo utile. Nel quattro tempi la prima corsa del pistone è quella in discesa che serve ad aspirare aria e benzina dal carburatore.

La seconda è quella in salita, a valvole chiuse, che serve a comprimere e ad accendere il combustibile.

Sempre a valvole chiuse, lo scoppio fa iniziare al pistone la terza corsa, di nuovo in discesa, quella utile ai fini della potenza erogata.

La quarta corsa del pistone, in risalita e a valvole di scarico aperte, serve a scacciare i gas esausti. Alla fine di questa corsa, o quarto tempo, si chiudono le valvole di scarico, si aprono le valvole di ammissione e il tutto ricomincia.

Una corsa utile ogni quattro quindi e, siccome ad ogni due corse del pistone corrisponde un giro dell'albero, uno scoppio ogni due giri, con il volano che assorbe energia e la restituisce fornendo per inerzia il movimento anche nelle altre tre corse che sono improduttive.

Nel motore a due tempi il ciclo richiede solo due

corse del pistone e quindi si ha uno scoppio utile per ogni giro dell'albero: succede che, dopo lo scoppio, il pistone inizia la corsa utile di discesa ma ad un certo punto, prima di arrivare in fondo, scopre da una parte le luci di scarico attraverso le quali i gas combusti escono per pressione propria, e dall'altra le luci di ammissione da dove entra la miscela fresca che lo stesso pistone, scendendo, aveva compresso nel carter e che, entrando, spinge via i residui di gas combusti.

Nella corsa di risalita, la seconda del ciclo, il pistone richiude le luci di ammissione e di scarico e mentre

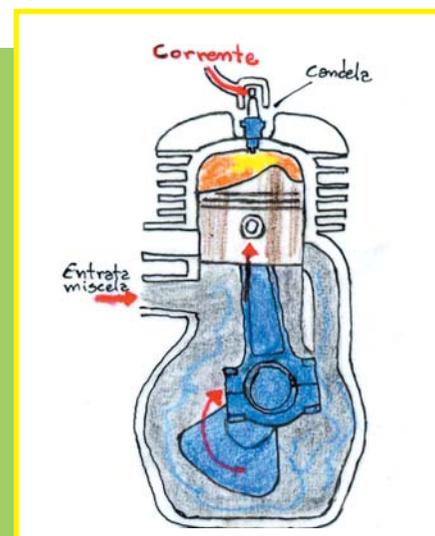


Fig.1 - La miscela incendiata, espandendosi, spinge verso il basso il pistone che scopre la luce di scarico mentre la miscela fresca affluisce nel cilindro attraverso la luce di travaso

nella parte superiore comprime la miscela (sfruttando l'energia inerziale accumulata dal volano) nella parte inferiore aspira nel carter nuova miscela dal carburatore.

Dopo lo scoppio tutto riparte. Se da una parte risulta evidente la semplicità costruttiva del due tempi, che funziona senza parti in movimento sfruttando uno scoppio ad ogni giro, quindi con una potenza specifica più elevata, non può essere trascurato il fatto che l'uso del carter per la compressione e l'alimentazione della miscela non ne consente l'uso per la lubrificazione: l'olio necessario viene allora alimentato insieme alla benzina,

sfruttando il fatto che quello che non brucia rimane sulle pareti del cilindro e lubrifica il movimento del pistone.

La non esistenza delle valvole e la impossibilità quindi di scacciare completamente i gas prima di riarmare quelli utili, rende tutto il sistema più rumoroso oltre che più difficile da raffreddare, visto che nel quattro tempi, viceversa, una parte dell'azione di raffreddamento è anche affidata al lubrificante.

Tutto quello che abbiamo detto ci consente di tirare delle conclusioni che possiamo riassumere. Dal quattro tempi ci possiamo aspettare che sia:

✳ **più parco** (alimentazione e scarico più razionali);

✳ **più silenzioso** (fase di scarico e silenziatori più efficienti);

✳ **più efficace** (raffreddamento e lubrificazione più razionali);

✳ **più pulito** (migliore sfruttamento del carburante, assenza di olio nei gas combusti e nella miscela);

✳ **più funzionale** (meno inconvenienti nel funzionamento, regolarità del minimo e dei vari regimi); di contro è più costoso (distribuzione e lubrificazione, maggiore cilindrata a parità di potenza erogata);

✳ **più pesante** (distribuzione, lubrificazione, volumi);

✳ **più complicato da realizzare** e, talvolta, da gestire di un equivalente motore a due tempi.

Questo spiega la fortuna e la diffusione che il due tempi ha avuto nelle motociclette, nei ciclomotori e nel fuoribordo, finché il peso maggiore è stato attribuito, dai costruttori e dall'utenza, a parametri di leggerezza, di elevata potenza specifica, di semplicità di realizzazione e gestione.

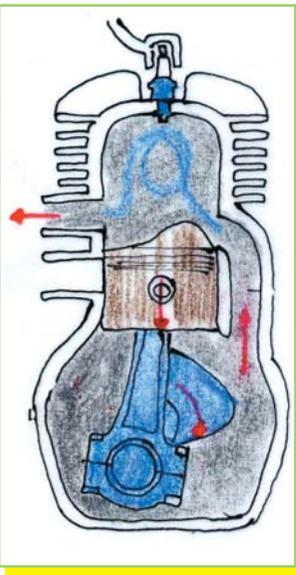


Fig.2 - il pistone salendo comprime la miscela nel cilindro e crea una depressione nel carter, dove viene aspirata nuova miscela attraverso la luce di emissione

MANOVRE IN PORTO

Chiunque decide di mettersi in mare, deve conoscere delle regole fondamentali della navigazione. Il mare è grande, e sebbene non ci sia segnaletica, né verticale né orizzontale ci sono delle regole da rispettare. Tutti sanno ad esempio che le imbarcazioni a motore nell'eseguire le manovre di entrata e di uscita dal porto, nonché nei movimenti portuali, devono procedere in sicurezza con **velocità di manovra moderata** tenendo presenti le **condizioni meteomarine** in atto, le **capacità evolutive** della propria unità in relazione alle **dimensioni**, al **pescaggio** (= quanto è profonda la parte immersa dello scafo) ed **all'ampiezza del bacino** portuale in cui devono manovrare, nonché **all'altro traffico** eventualmente in atto ed alla presenza di navi agli ormeggi.

La velocità, di massima,

non dovrà superare i 6 (sei) nodi; solo i traghetti veloci (tipo "HSC" - High Speed Craft -) potranno procedere con velocità più elevata e comunque non dovranno superare i 10 (dieci) nodi.

Le navi e le imbarcazioni a propulsione meccanica dovranno tenersi sulla propria dritta, in conformità delle norme internazionali contenute nel **Regolamento per prevenire gli abbordi in mare**. Le navi e le imbarcazioni in movimento nelle ore notturne devono tenere accesi i fari prescritti dai regolamenti. Queste luci, dette **fanali di posizione**, si dividono, per le imbarcazioni a vela da diporto, in: **luci di via** (fanale verde a dritta e rosso a sinistra,

d'albero) e **navigazione a motore** (luce bianca a 2/3 altezza d'albero). (fig.1)

Le navi possono accedere ad un porto od uscirne solo qualora abbiano accertato che dette manovre possano essere eseguite senza pericolo, ed allorché le altre navi non siano costrette a modificare bruscamente la rotta o la velocità. Le navi che escono da un porto hanno la precedenza su quelle che vi vogliono entrare, ecce-



FIG. 2

zione fatta per le navi viaggiatori prioritarie e - a poppa -), **di fonda** (luce bianca in testa (Fig.2)



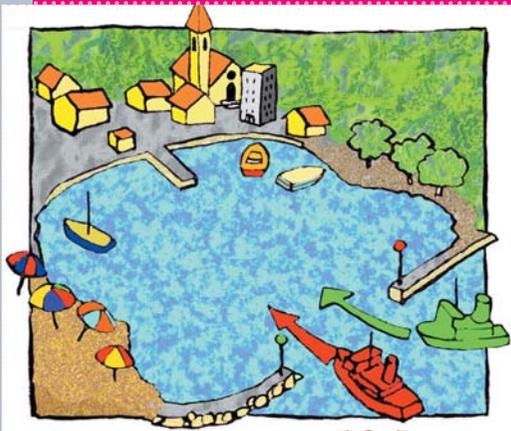


FIG. 3

Quando due navi si presentano contemporaneamente all'entrata di un porto, la precedenza tocca a quella che vede l'altra da sinistra (Fig.3); la stessa regola è applicabile fra le navi in uscita. Tuttavia le navi viaggiatrici prioritarie hanno la precedenza. La manovra delle navi che vogliono accostare ad un impianto d'approdo oppure partirne non deve essere ostacolata da altre.

- Una nave di 200 metri di lunghezza che transita a una velocità di 7 nodi, pur dando "tutto indietro" impiega non meno di 1/2 miglio per arrestarsi.
- Ricordarsi che due barche affiancate possono rollare o beccheggiare in modo difforme: anche se può venire d'istinto, evitate di inserire mani e braccia fra i due scafi al fine di allontanarli.
- In manovra è necessario prestare molta attenzione ai cavi sommersi per non procurare danni alle eliche
- I cavi di ormeggio non devono essere mai troppo tesi perché producono movimenti della barca molto bruschi e possono, soggetti a forte tensione strapparsi o provocare danni allo scafo.
- E' buona educazione assistere le imbarcazioni vicine nelle manovre di accosto in banchina.
- L'utilizzo dei parabordi nelle fasi di ormeggio e disormeggio è a volte determinante, specie se ci si trova in spazi molto ristretti o tra altre imbarcazioni.

CODICE INTERNAZIONALE DEI SEGNALI

La tavola riporta le bandiere previste dal Codice Internazionale dei segnali marittimi. Penso che abbiate già visto queste coloratissime bandierine in bella vista sui pennoni delle navi. Queste, come avrete potuto ben leggere, non hanno uno scopo decorativo né tanto meno patriottico, bensì, sono un modo rapido ed efficace per le comunicazioni in mare. Le bandierine vanno issate verticalmente a gruppi di quattro al massimo e vanno lette dall'alto verso il basso. Nel caso fosse necessario issare più gruppi di bandiere, questi andrebbero distanziati verticalmente fra di loro di circa due metri. Sebbene sia possibile utilizzare le bandiere per comporre delle vere e proprie frasi (utilizzando eventualmente le bandiere **ripetitive** al posto delle lettere che si ripetono) il loro uso è limitato a segnalazioni in codice di una o due lettere. In risposta ad un segnale si deve issare a metà drizza l' "intelligenza" seguita da eventuali altre bandiere. L'intelligenza ha anche la funzione di punto o virgola qualora si stiano comunicando dei numeri decimali. Le bandiere del Codice Internazionale dei segnali vengono utilizzate anche nelle regate veliche per segnalazioni relative alla partenza ed eventuali comunicazioni da parte della giuria. Di seguito oltre al significato in codice di ogni bandiera, riportiamo l'**alfabeto fonetico** utilizzato per la trasmissione di lettere o cifre, a voce tramite radiotelefono o aiutandosi con un megafono.

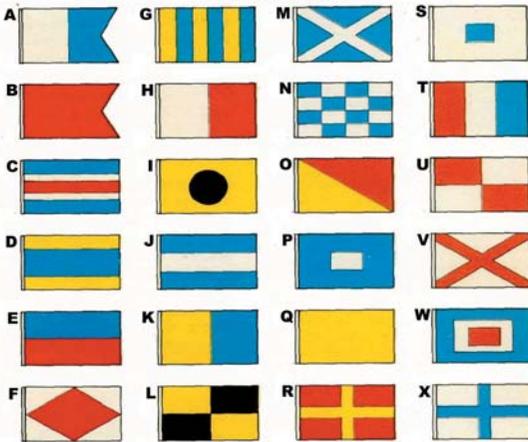
A	Alfa	Ho un palombaro (o sommozzatore) in immersione. Mantenetevi lontano da me e procedete adagio
B	Bravo	Sto imbarcando, sbarcando o trasportando merci pericolose
C	Charlie	Si (affermativo)
D	Delta	Mantenetevi lontano da me, sto manovrando con difficoltà
E	Echo	Sto accostando a dritta
F	Foxtrot	Sono in avaria, comunicate con me
G	Golf	Richiedo pilota oppure, per i pescherecci, sto issando le reti
H	Hotel	Ho il pilota a bordo
I	India	Sto accostando a sinistra
J	Juliet	Ho un incendio a bordo e trasporto merci pericolose. Mantenetevi lontano da me
K	Kilo	Desidero comunicare con voi
L	Lima	Fermate immediatamente la vostra nave
M	Mike	La mia nave è ferma e senza abbrivo
N	Novembre	No (negativo)
O	Oscar	Uomo in mare
P	Papa	Tutti debbono rientrare a bordo, stiamo per salpare. Oppure, le mie reti si sono impigliate in un ostacolo

PRINCIPALI SEGNALI A DUE LETTERE

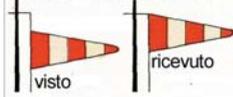
Q	Quebec	La mia nave è indenne e chiedo libera pratica
R	Romeo	
S	Sierra	Le mie macchine stanno andando indietro
T	Tango	Mantenetevi lontano da me, sono impegnato in operazioni di pesca a due battelli
U	Uniform	State andando verso un pericolo
V	Victor	Richiedo assistenza
W	Whiskey	Richiedo assistenza medica
X	X-ray	Suspendete quello che state facendo e fate attenzione ai miei segnali
Y	Yankee	La mia ancora sta arando
Z	Zulu	Richiedo un rimorchiatore oppure se usato da un peschereccio in zona di pesca: sto calando le reti

CODICE INTERNAZIONALE DEI SEGNALI

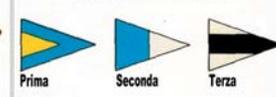
BANDIERE



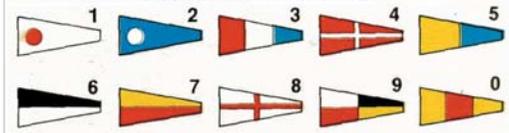
INTELLIGENZA



RIPETITRICI



PENNELLI NUMERICI



AC	Sto abbandonando la nave
AN	Ho bisogno di un medico
BR	Ho bisogno urgente di un elicottero
CB	Ho bisogno immediato di aiuto
DV	Sto scarrocciando
EF	L'SOS/MAYDAY è annullato
FA	Potete darmi la mia posizione?
GW	Uomo a mare
JL	Correte il rischio di andare in secca
LO	Non sono nella posizione giusta
NC	Sono in difficoltà e richiedo aiuto
PD	Le vostre luci di navigazione non sono visibili
PP	Tenetevi a distanza
QD	Sto avanzando
QT	Sto andando all'indietro
QQ	Chiedo un controllo sanitario
QU	L'ancoraggio è vietato
QX	Chiedo il permesso di dare fondo
RU	Tenetevi a distanza, manovro con difficoltà
SO	Fermatevi immediatamente
UM	Il porto è chiuso al traffico
UP	Chiedo urgentemente il permesso di entrare in porto, ho un'emergenza a bordo
YU	Sto comunicando con la vostra stazione secondo il Codice Internazionale dei segnali marittimi
ZL	Il vostro segnale non è stato compreso

IL CAMPO... CHI BEN COMINCIA È A METÀ DELL'OPERA!

"IL CAMPO È LA PARTE PIÙ GIOIOSA DELLA VITA SCOUT"

Con queste parole B.-P. inizia a parlare del campo nel suo libro "Scoutismo per ragazzi", ma anche il Campo Estivo, come tutte le cose belle, per poter essere tali va preparato!

Preparato ad arte!

La preparazione del campo richiede l'impegno di tutto il Reparto. Ognuno avrà il suo **posto d'azione** nell'organizzazione dell'**impresa** più importante dell'anno, ma un ruolo di indubbia rilevanza sarà svolto dal **Consiglio Capi**.

Il Consiglio Capi dovrà raccogliere le proposte del Reparto e stilare un programma, sulla base del quale iniziare a progettare l'intera struttura del campo.



Molto importante è la scelta del posto, in questo possono essere sicuramente utili i Capi Reparto, hanno infatti una maggiore conoscenza di luoghi e posti in cui si può svolgere un campo. Ma anche tutto il resto del Reparto può essere coinvolto nella scelta, basta attivare un po' i neuroni e ricordarsi per esempio di luoghi in cui si è andati con genitori o con gli amici, ogni proposta è valida. Dopo aver raccolto tutte le idee il Consiglio Capi le valuta e decide dove si può fare il campo, anche sulla base delle esigenze richieste per svolgere le attività.

E ora? È tempo di mettere gli scarponi ai piedi, e andare a vedere questo fantasmagorico posto che si è scelto.

E sì, finalmente è giunto il

IL SOPRALUOGO

momento di andare a vedere il posto del campo: i modi per fare il sopraluogo sono diversi. Può essere sufficiente una sola giornata, oppure si può rimanere per un fine settimana, pernottare e approfittarne anche per svolgere qualche altra attività di Consiglio Capi, ad esempio perché non fare una bella verifica in itinere sull'andamento dell'anno e su come le Sq si stanno preparando, o su come dovrebbero farlo, per il Campo Estivo?

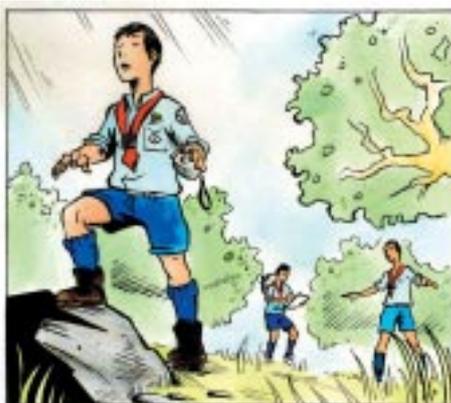
Qualunque sia l'attività che si prevede di svolgere si devono assolutamente fare alcune cose funzionali al campo.

Ovviamente la prima cosa consiste nel verificare se il luogo è davvero adatto per tenerci un campo. E nel fare questo ci viene in aiuto B.-P. con una serie di validissimi

suggerimenti: *"secondo me il posto migliore per un campo è dentro un bosco, o almeno vicinissimo () però nei boschi il terreno può essere umido e, se il tempo è piovoso, gli alberi continueranno a sgocciolare anche dopo finito di piovere: fateci dunque attenzione. Anche lungo il mare potrete trovare buoni terreni da campo (). Non dimenticate che avrete bisogno di acqua potabile e di legna da ardere. Oppure potete andare in montagna, nelle brughiere o lungo un fiume ed ottenere il permesso di piantare lì il vostro campo." (Scoutismo per ragazzi).*

Verificato se il posto è adatto, se quindi risponde alle nostre esigenze, non resta che progettare la logistica del campo.

Prima di tutto si deve stabilire dove localizzare gli angoli di



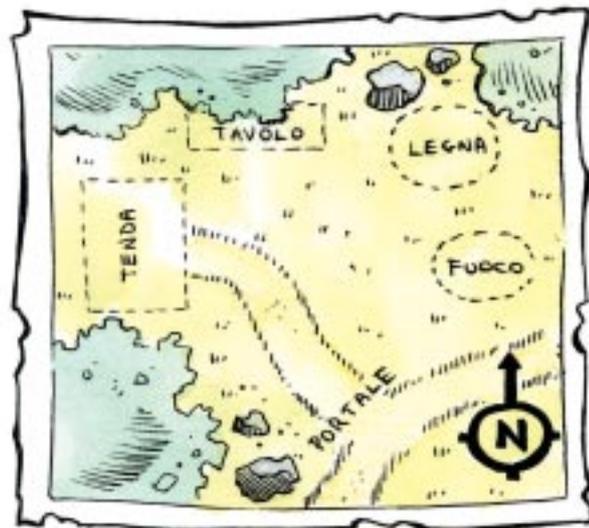
Squadriglia. Per far questo pensiamo a dove montare la tenda. Come deve essere il punto in cui attendarci? Anche per questo B.-P. ci da dei suggerimenti: "Nel pensare un posto per attendarvi, pensate però sempre a come diventerà quel posto se il tempo si facesse piovoso, o ventoso. Mettetevi quindi nel punto più asciutto e più riparato, e non troppo lontano dall'acqua potabile" (Scoutismo per ragazzi).

Ovviamente conta anche l'esperienza, siamo Capi Sq, con tanti anni di Reparto e campi alle spalle, quindi sono tante le piccole astuzie che conosciamo, e che utilizziamo. Per esempio individuiamo il vento principale, così che possiamo orientare la tenda.

Stabilito dove montare la tenda dobbiamo iniziare ad immaginarci le costruzioni, per far questo sarebbe bene aver già raccolto, precedentemente, le idee di tutta la Sq. ottimo sarebbe fare una mappa dello spazio destinato all'angolo, molto dettagliata, con alberi, rocce e tutto quello che può servire alla Sq per fare poi un progetto particolareggiato.

Quando si è finito di dedicarsi agli angoli, allora si passa a individuare gli spazi per tutto il Reparto.

Si deve stabilire dove collocare la cambusa, anche per questa valgono le regole già dette per le tende di Sq, ma attenzione dovrebbe essere inaccessibili agli animali che sicuramente popoleranno il posto. Poi si devono individuare: un luogo dove



costruire il pennone, uno dove fare i fuochi di bivacco e uno dove poter giocare.

Ma non dobbiamo fermarci a conoscere solo il luogo che ci ospiterà, è opportuno che allarghiamo i nostri orizzonti oltre il muretto di cinta che circonda il campo.

E allora andiamo a conoscere ciò che lo circonda.

Andiamo ad intervistare il pastore e il contadino che hanno la tenuta lì vicino, chiediamogli di raccontarci, se esistono, storie o leggende su quei luoghi, in genere ogni posto d'Italia ne ha una.

Ma se non basta, anzi proprio non basta, allora rechiamoci nel paese vicino e qui, per meglio capire dove siamo capitati, facciamo una bella Inchiesta.

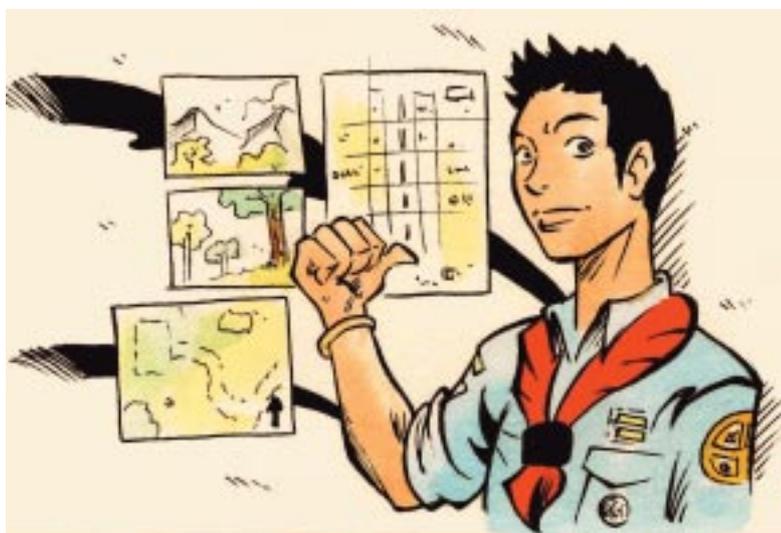
A cosa ci serve? A conoscere in maniera più approfondita il posto del campo, le tradizioni, i modi di fare e in che cosa noi possiamo essere utili.

L'INCHIESTA

Ma chi intervistare? Chiunque purchè sia rappresentativo degli abitanti, quindi anziani, giovani, lavoratori, e se è possibile anche il sindaco, o, se proprio non è presente, almeno un impiegato del comune.

Come farla? Prepariamo un questionario con le cose che vogliamo sapere; poche domande, chiare e precise sono l'ideale.

Fatto tutto questo possiamo ritornare alle nostre sedi, ma..... tutto va raccontato e documentato con foto e disegni da far vedere a tutto il reparto per progettare meglio il campo e per poter sognare una fantastica nuova avventura.



L'ESPLORAZIONE

**Giovane esploratore Tobia,
quindici anni a settembre,
pressappoco un bambino,
scrive il suo nome sulla grotta del bue marino
con la sua strana calligrafia
giovane esploratore Tobia.....
Giovane esploratore Tobia
parte per la gita scolastica e non sa che fare
gira la testa e vede un vagone bruciare
tira l'allarme e salva la ferrovia
giovane esploratore Tobia...**

(Copyright © 1999-2003 ItaliaOnLine S.p.a. Tutti i diritti riservati)

Ho sempre pensato che questa canzone di **De Gregori** potesse essere dedicata a noi Scouts, a voi Esploratori prima di partire per un **hike di competenza**, un'uscita di Reparto o ancora per una missione di Squadriglia.

Ma in realtà è così semplice partire e immergerci nell'avventura? E' così semplice andare per prati, boschi, fiumi e vallate? E' così semplice prendere lo zaino ed **esplorare**?

L'esplorazione è uno dei tipi di attività scout che ci è concesso fare. Bisogna armarsi di spirito di avventura, curiosità e tanta voglia di fare: è questa la ricetta giusta per preparare un'explò...

L'explò è un tipo di attività scout che può avere più scopi: **conoscere una zona, un paese, un lavoro tipico, un parco naturale.**

Alla conoscenza si arriva attraverso un fitto lavoro che procede per più punti.

Prima di partire procuratevi una **cartina topografica** del luogo da esplorare e individuate un **percorso**. La potete trovare presso una buona cartoleria o

anche presso le nostre rivendite scout, scegliete una scala 1: 25000...dovreste avere la vostra area in un unico foglio.

Un amico scrittore diceva: "La vita all'aperto degli Scouts non è un'evasione dalla realtà, ma un allenamento per acquistare la vera capacità di leggere la realtà, con un giudizio libero e personale. Lo Scout s'immerge nella natura anche per mettersi nelle migliori condizioni di capire e di essere utile agli altri. Dobbiamo avere il coraggio di immergerci in essa come dei vecchi trappeurs senza orari troppo prestabiliti, **senza pallone e radioline**, solo per stare un giorno tranquilli tra gli alberi, sdraiati su un prato ad osservare un insetto o seduti lungo il corso del ruscello a seguire il lento e sempre mutevole fluire dell'acqua tra i sassi. Le attività scout più a stretto contatto con la natura, come i raid o gli hikes, sono l'occasione per trascorrere un po' di tempo in mezzo a un bel paesaggio senza turbarlo, mettendo in pratica le tecniche di vita all'aperto dei vecchi trappeurs.

Quando siete in uscita, imparate a gioire del **cammino**, dell'**aria aperta**, del **paesaggio** che avete attorno. Regolate il vostro passo in base al vostro obiettivo, alle attività che dovrete svolgere e alla distanza da percorrere.

E' importante **non fermarsi in continuazione** durante la marcia, anche se siete stanchi. Fate



una sosta di 5 minuti ogni mezz'ora. Quando vi fermate non vi sedete, perché dopo vi sarà più difficile rimettersi in marcia. Ogni tanto fate una sosta più lunga, in quel caso mettetevi distesi, con le **gambe in alto**, poggiate ad un albero o ad una roccia, per facilitare il deflusso del sangue. Slacciate gli scarponi; se bagnati riempiteli di **carta di giornale**, non avvicinatevi troppo al fuoco.

Attenzione ai colpi di freddo. Rinfrescatevi il viso e i polsi piuttosto che bere acqua fredda. Anche gli alimenti della cena del bivacco dovranno essere pochi e leggeri, ma nutrienti.

Mentre camminate tenete lontano acqua o altre bevande, caramelle o dolciumi, perché non vi tolgono la sete, ma servono a farvela aumentare. Mettete la borraccia nello zaino, in modo da non avere la tentazione di bere in continuazione. Se bevete ad una fonte o ad un corso d'acqua assicuratevi che siano potabili.



gerà su sentieri e su mulattiere, ma vi troverete anche a camminare su strade percorse da autoveicoli. Queste strade molto spesso non hanno una corsia per i pedoni, fate quindi molta attenzione quando passate o attraversate. Mantenetevi sempre sulla sinistra della strada, così vedrete gli autoveicoli quando arrivano e potrete evitarli. La Squadriglia cammina sempre in fila indiana lungo il bordo della strada, il Capo Squadriglia avanti agli altri con la luce accesa in mano, mentre il Vice chiuderà la fila con una luce accesa rivolta indietro.

Se camminate di notte, tenete una lampada o una torcia sempre accesa, per segnalare la vostra presenza. Legate alla vostra gamba destra un fazzoletto bianco o meglio ancora una striscia di materiale catarifrangente bianco. Esso si muoverà su e giù con il vostro passo e gli automobilisti la vedranno prima di scorgere voi.

L'uniforme scout permette di marciare con tutta tranquillità in qualsiasi luogo. Meglio un abbigliamento a strati: man mano che si procederà nel cammino, scaldandosi ci si potrà spogliare degli strati più superficiali dando modo al corpo di traspirare. Portate con voi il sacco a pelo, modulo e un ricambio per la notte, berretto e calzettoni di lana, l'indispensabile per lavarsi, la gavetta, il bicchiere, la borraccia PIENA, una torcia o anche una candela. Non dimenticate coltellino, bussola e cordini vari.

Per camminare nei sentieri, nei boschi occorrono dei buoni scarponi. Devono avere una suola robusta per poter camminare sul terreno sconnesso senza affaticare o danneggiare il piede, devono garantire una buona presa sul terreno. Lo scarpone deve essere alto in modo da prevenire problemi alle caviglie e chiaramente deve essere impermeabile. Portate con voi sempre qualche cerotto apposito per prevenire l'insorgere delle vesciche.

La maggior parte del vostro cammino si svol-



Ma che testa c'hai

CON LA COLLABORAZIONE DI MASSIMILIANO MASSARI DEL LABORATORIO DI COSTRUZIONE MUPPETS IN SPUGNA PRESSO IL CAMPO NAZIONALE AI PIANI DI VERTEGLIA)

MATERIALE OCCORRENTE

UN CUBO IN SPUGNA LATO 15/18 CM. - UN TAGLIERINO O CUTTER - UN SEGHETTO PER METALLO - STOFFA ROSSO CARDINALE - COLLA TIPO VINAVIL - COLLANTE TIPO BOSTIK - FORBICI - GOMITOLI DI LANA COLORATA - CARTA VETRATA (O ABRASIVA) A GRANA MEDIA E SOTTILE - PUNTINE METALLICHE NERE A TESTA TONDA - UNA PALLINA DI POLISTIROLO - UNA MASCHERINA TIPO ANTISMOG - GESSETTI COLORATI.

- Si parte da un cubo o da un parallelepipedo a base quadrata, realizziamo un cerchio e tagliamo gli spigoli con un cutter o con un seghetto per il ferro, fino ad ottenere un cilindro (non importa se non otteniamo la perfezione...). A circa metà cilindro tracciamo una linea (che da questo momento chiameremo equatore), poi disegniamo due piccoli cerchi al centro delle due basi del cilindro. (Fig.1)

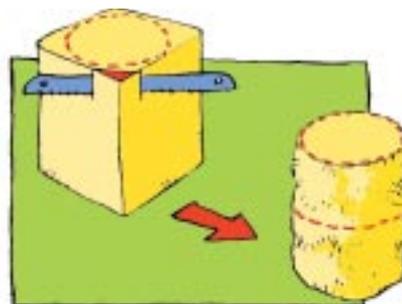


Fig. 1

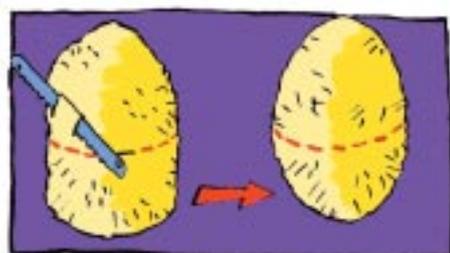


Fig. 2

- Tagliamo ora il cilindro, facendo attenzione a far partire il taglio dall'equatore e facendolo finire al piccolo cerchio centrale, in modo da ottenere una sforma sferica. Anche in questa fase non importa se la sfera non è molto precisa nei contorni. E' nella fase successiva che si richiede d'essere molto attenti e precisi. (Fig.2)

- Con un paio di forbici, ben affilate e taglienti, sarà necessario smussare tutte le imprecisioni della sfera, fino ad ottenere un "globo" ben pulito dalle imperfezioni. Un altro passo sarà quello di tracciare due cerchi per gli occhi e una linea per la bocca. Con le forbici ricaviamo due fosse (serviranno per realizzare gli occhi). Diventando sempre più esperti e bravi ci prenderemo la mano, ci renderemo conto di essere in grado di scolpire l'arcata sopraccigliare o di ben definire naso, zigomi e qualunque altro particolare del nostro bel faccione. Operiamo un taglio molto profondo per la bocca. (Fig.3)

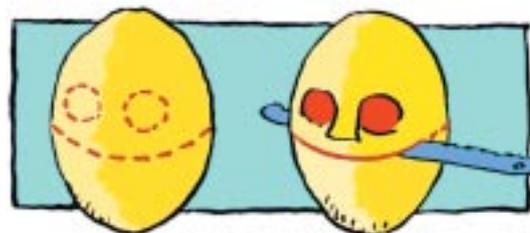


Fig. 3

Fig. 4



- Carteggiamo tutta la testa con carta a grana media prima, passando alla carta a grana sottile una volta che abbiamo eliminato le grosse imperfezioni. Praticiamo due tagli, profondi anch'essi, sul retro della testa, in modo da manovrare con la mano il movimento del sopracitato capoccione e quello della bocca. Foderiamo l'interno della bocca con della stoffa rossa ed attacchiamola con il collante tipo Bostik. Tagliamo l'eccesso di stoffa con le forbici (Fig.4)

Tutti gli accessori, tranne gli occhi, vanno attaccati con il collante tipo Bostik e possiamo costruirli da noi con gli avanzi di spugna, dando sfogo

N.B. E' importante evidenziare che le operazioni di taglio con il seghetto per ferro e l'uso della carta abrasiva vanno eseguite con una mascherina.

RIFINITURE ED ACCESSORI

alla nostra fantasia e creatività.

Possiamo inventarci i nasi più strani, le orecchie più stravaganti.

Possiamo aggiungere, a nostro piacimento, fronte, mento, zigomi, etc.

Gli occhi li realizzeremo tagliando a metà una piccola pallina di polistirolo ed inserendo le due semisfere nelle cavità oculari (precedentemente ricavate) della testa del pupazzo, le pupille le ricaveremo con delle puntine nere che attaccheremo con po' di colla tipo Vinavil.

I capelli possono essere prodotti da fili di lana colorata.

Possiamo arricchire il nostro simpatico faccione con dei gessetti, anch'essi colorati.

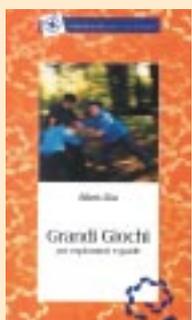




I (tre) libri che vi presentiamo sono accomunati da una parola: gioco. Tra poco sarà tempo di preparare le uscite di bella stagione e il campo estivo: sono le occasioni migliori per lanciare sfide tra le Squadriglie o impostare gare per vedere chi è la Guida o l'Esploratore migliore. (Ma giocare è anche una cosa seria, è anche imparare a lavorare tutti insieme per riuscire ad ottenere una vittoria, un risultato positivo. Se a capo della nostra squadra c'è Dio... sicuramente dobbiamo impegnarci e dare il massimo di noi stessi.)

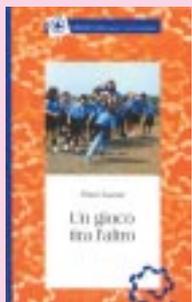


Autore: Mario Sica
Titolo: GRANDI GIOCHI
Prezzo: 9,50 €
Editrice: Nuova Fiordaliso



Mario Sica è una figura importante nello scoutismo italiano e mondiale. Egli è un testimone, memoria storica del nostro movimento, incessante raccoglitore di fatti e aneddoti, tradizioni e... giochi. Certo, perché il gioco è una componente importante della nostra attività. Si gioca per divertirsi, mettersi alla prova, imparare. I Grandi Giochi sono una componente tradizionale di ogni campo o uscita che si rispetti. In questo libro ci sono indicazioni, suggerimenti, regole, materiali per organizzare giochi avvincenti e impegnativi. Un libro indispensabile per chi possiede o vuole ottenere la specialità di maestro dei giochi, utilissimo anche per chi, più semplicemente, vuole prendersi l'impegno di dare il suo contributo per far giocare il Reparto.

Autore: Vittore Scaroni
Titolo: UN GIOCO TIRA L'ALTRO
Prezzo: 8,26 €
Editrice: Nuova Fiordaliso



Queste pagine sono il complemento del libro di Mario Sica: lì troviamo grandi giochi, epici, magari anche un po' più complessi; qui troviamo... tutto il resto dei giochi. Anche qui la spiegazione è semplice e completa, il libro è scritto da chi sa far giocare bene e sa anche far vivere compiutamente il gioco. All'aperto o al chiuso non c'è che l'imbarazzo della scelta. Avete presente la famosa specialità? Questo libro vi farà fare un passo in più. E nulla vieta, poi, di utilizzarlo anche in altri ambienti, con gli amici, in parrocchia. Avete mai provato a giocare con i vostri genitori, i nonni, i fratelli, gli zii, i cugini, il vicino di casa, il portiere del caseggiato? Con questo libro in mano potrete sfidarli quando volete.

Autore: Pedro Olea
Titolo: GIOCARE NELLA SQUADRA DI DIO
Prezzo: 6,20 €
Editrice: Nuova Fiordaliso



Questo libro è espressamente dedicato ai Capi. Però Don Pedro è l'A.E. di Avventura e credo non se ne avrà a male se lo consigliamo anche ai Capi Squadriglia o ai liturgisti che vogliono impegnarsi ad animare bene la vita spirituale della Squadriglia. In queste pagine è spiegato il cammino spirituale di un intero anno Scout, sono raccolte bellissime preghiere e canti, sono delineate le veglie per la Promessa e per i momenti al Campo Estivo. Certamente ci vuole dell'impegno per utilizzarlo bene, ma può diventare una vera, importante guida per far giocare bene la nostra Squadriglia... nella squadra di Dio.





Giochi per la Squadriglia

LANCIA, COLPISCI E CORRI

Materiale:

un birillo di plastica, una boccia di stoffa pesante per ogni scout/guida

Esecuzione:

Tracciare una linea di partenza

A circa 6-8 mt. tracciare un piccolo cerchio (1 mt. di diametro) e posizionare al centro il birillo

Designare un "guardiano del "birillo" (Scout/Guida) che dovrà posizionarsi al lato del cerchio

Al via uno Scout/Guida lancerà la propria boccia verso il birillo per tentare di colpirlo e farlo cadere

REGOLE

1. Se la boccia colpisce il "birillo" che cade, il guardiano dovrà nel più breve tempo possibile rimetterlo a posto.

2. Nel frattempo il lanciatore dovrà raggiungere la propria boccia e decidere se lasciare la boccia a terra e posizionarsi a fianco della stessa o, raccogliere la boccia e tentare di raggiungere la linea di partenza prima che il guardiano del "birillo" abbia riposizionato lo stesso e con una corsa tentare di toccare il lanciatore prima che raggiunga la base di partenza.

3. Se la boccia cade all'interno del cerchio senza abbattere il "birillo" il lanciatore sarà penalizzato e dovrà sostituire il "guardiano del birillo" che a sua volta diventerà un lanciatore.

4. Uno alla volta gli Scout/Guide inizieranno a lanciare la loro boccia e se non accade la situazione prevista nei punti 1-2-3, ogni lanciatore andrà a posizionarsi a fianco della propria boccia

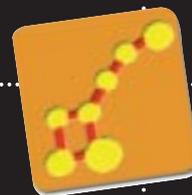
5. Quando uno dei lanciatori colpisce il "birillo" che uscirà dal centro, ci sarà un fuggi fuggi generale, in quanto ogni Scout/Guida raccoglierà prontamente la propria boccia e cercherà di raggiungere la linea di partenza, mentre il "guardiano del birillo" lo raccoglierà, lo posizionerà al centro del cerchio e velocemente tenterà di raggiungere un fuggitivo per fermarlo con un tocco. Se ciò avverrà, chi sarà toccato sostituirà il "guardiano del birillo", quindi si riprenderà a lanciare le bocce.

6. Se un lanciatore colpisce il birillo, ma questi non esce dal cerchio, tutti devono rimanere immobili a fianco della loro boccia, il "guardiano del birillo" riposizionerà il birillo al centro e prenderà posizione a fianco dello stesso.

7. Nel caso in cui tutti i lanciatori abbiano lanciato la loro boccia senza colpire il birillo o creato una situazione descritta nei punti 5 - 6 si verrà a verificare la situazione detta di "stallo e prontezza". Di "stallo" poiché tutti i lanciatori si troveranno a fianco della loro boccia senza possibilità di rientrare sulla linea di partenza. Di "prontezza" in quanto uno o più di un lanciatore dovrà con una mossa "pronta" e "rapida" entro due minuti dall'ultimo lancio raccogliere la propria boccia e con una fuga veloce eludere il "guardiano del birillo" che invece, attento ad ogni mossa tenterà di raggiunger al primo tocco della "boccia" il fuggitivo che l'avrà raccolta nel tentativo di raggiungere la linea di partenza per colpirlo al tocco e farsi sostituire.

7 La boccia può essere toccata solo al momento della fuga verso la linea di partenza, chi tocca la boccia e viene preso dal "guardiano del birillo" deve sostituirlo nella sua funzione.

Il gioco continua con un'alternanza tra i lanciatori e il "guardiano del birillo".



Il Cielo stellato in Settembre

La porzione di cielo, mostrata in figura, è quella che si vede **alle 24.00 del 15 settembre** da ogni parte dell'Italia. Poiché la nostra penisola si estende per alcuni gradi di latitudine, la mappa avrà delle leggere variazioni rispetto all'immagine reale del cielo ma solo per la visibilità delle stelle più vicine all'orizzonte. Dalla Sicilia si vedranno meno costellazioni all'orizzonte Nord e tutte quelle verso Sud. Dalla Valle d'Aosta, al contrario, si vedranno tutte quelle a Nord ma non tutte quelle segnate a Sud.

Sulla direttrice **NORD-SUD** sono visibili: l'**ORSA MAGGIORE**, molto bassa, **CEFEO**, ancora a media altezza, **CASSIOPEA**, un po' più alta, **ANDROMEDA**, **PEGASO** e **PESCI** quasi allo zenith.

Verso **OVEST**: il **CONTADINO** (con Arturo), la **CORONA BOREALE** (con Gemma), l'**OFIUOCO**, il **SERPENTE**, lo **SCUDO** ed il **SAGITTARIO** sono tutte parzialmente tramontate. **ERCOLE** è basso, prossimo al tramonto. A medie altezze vi sono: la **LIRA** (con Vega), l'**AQUILA** (con Altair), il **CAPRICORNO** ed il **PESCE AUSTRALE**. Più alte: **CIGNO** (con Deneb), il **DELFINO** e l'**ACQUARIO**.

Verso **EST**: stanno sorgendo i **GEMELLI** ed **ORIONE**, segno che

l'estate è proprio finita. Poco più alte: **LINCE** ed **ERIDANO** (parzialmente ancora sotto l'orizzonte), il **TORO**, con le **PLEIADI**, l'**AURIGA** e la **BALENA**. Ancora più alte invece **PERSEO**, con le più piccole **ARIETE** e **TRIANGOLO**

Nella zona dell'**ORSA MINORE** sono ben visibili: bassa sull'orizzonte l'**ORSA MAGGIORE** (verso **Nord**, come abbiamo già visto). Più in alto: la **GIRAFFA** (NNE), **CEFEO** ed il **DRAGONE** (verso NNW). **CASSIOPEA** e sulla linea meridiana (si chiama così la linea immaginaria che taglia il cielo a metà e tocca **NORD – ZENITH – SUD**) verso Nord.

La stessa porzione di cielo è visibile:

alle 04.00 del 15 luglio
alle 02.00 del 15 agosto
alle 22.00 del 15 ottobre
alle 20.00 del 15 novembre



Il cielo di notte

Il Cielo stellato in Ottobre

La porzione di cielo, mostrata in figura, è quella che si vede **alle 24.00 del 15 ottobre** da ogni parte dell'Italia, con le avvertenze già espresse per il mese precedente

Sulla direttrice **NORD-SUD** sono visibili: l'**ORSA MAGGIORE**, molto bassa, ancora a media altezza, **CASSIOPEA**, un po' più alta, **ANDROMEDA**. Quasi allo zenith: **PESCI**, **ARIETE** e **TRIANGOLO**. La **BALENA** poco più bassa verso Sud.

Verso **OVEST**: **ERCOLE**, l'**AQUILA** (con Altair), il **CAPRICORNO** ed il **PESCE AUSTRALE** sono già mezza sotto all'orizzonte. Poco più alte: il **DRAGONE**, la **LIRA** (con Vega), il **CIGNO** (con Deneb), il **DELFINO** e l'**ACQUARIO**. Ben alte: **PEGASO** e la poco luminosa **LUCERTOLA**.

Verso **EST**, stanno sorgendo il **CANCRO**, il **CANE MINORE**, il **CANE MAGGIORE** (con Sirio) e la modesta **COLOMBA**. Appena un po' più alte troviamo la **LINCE**, i **GEMELLI**, **ORIONE**, **LEPRE** ed **ERIDANO**, costellazione molto estesa che prende quasi un quarto di cielo ed a varie altezze. Più in alto ancora troviamo: il **TORO**, con le **PLEIADI**, l'**AURIGA** e **PERSEO**.

Nella zona dell'**ORSA MINORE** sono ben visibili: sempre bassa sull'orizzonte l'**ORSA MAGGIORE** (verso **Nord**) Più in alto: la **GIRAFFA** (NNE), mentre **CEFEU**, **DRAGONE** e **CASSIOPEA** sono tutte verso NNW.

Con questo numero si conclude questa rubrica in quanto abbiamo visto il cielo di tutti i 12 mesi, utilizzando tutte le mappe, con le indicazioni che vi abbiamo dato (le tabelline che indicavano in quali mesi ed a quali ore si ripeteva lo stesso cielo che osservavamo al 15 del mese a mezzanotte), è possibile organizzare le osservazioni del cielo stellato ad intervalli di un'ora.



La stessa porzione di cielo è visibile:

- alle 04.00 del 15 agosto
- alle 02.00 del 15 settembre
- alle 22.00 del 15 novembre
- alle 20.00 del 15 dicembre



C'è posta per voi



A CURA DELLA REDAZIONE DI AVVENTURA
FOTO DI MATTED LA TORRE E GIUSEPPE TROVATO



FRANCESCA CAPUZZO – è la Csq degli Scoiattoli del Reparto “Viking” Marina 1: ha 13 anni, le piacciono la musica, la pallavolo e lo sci. Dicono che è simpatica, sa ascoltare e talvolta dare buoni consigli, che è solare e raramente triste. Desidera ottenere la specialità di corrispondente scambiando, con E/G di tutta Italia, esperienze e tradizioni. Indirizzi: **via dei Mandorli 63 – 60016 Marina di Montemarignano AN** e **manke-ro.90@libero.it**

LUDOVICO DOMINI – a nome della Sq. Sciacalli del Vittorio Veneto 1, sta cercando una Sq. con cui fare un gemellaggio per uscite e tanto divertimento (per questioni di distanze sarebbe preferibile fosse del Nord Italia). Se qualche coraggiosa Squadriglia volesse vivere questa avventura dovrà indirizzare la propria posta in **via San Tiziano 110 – 31029 Vittorio Veneto TV** oppure spedire una mail a **checco14@yahoo.it**

CHIARA LA CHIMIA – assieme a Alessandra¹, Elena, Costanza e Alessandra² fa parte della Sq. Aironi del Reparto Vibo Marina 1. Vorrebbero conoscere E/G che hanno condiviso con loro la splendida esperienza del Campo Nazionale... ma se c'è anche qualcun altro che se la sente di sop-

portarle saranno ben felici di rispondere a tutti. Scrivete a Chiara in **via San Papandrea 6 – 89811 Vibo Marina VV**

VALENTINA MIGLIORI – è la Vice degli Aironi del Catania 14 e vorrebbe conoscervi tutti! E' una ragazza disponibile, troppo chiacchierona ed un po' lunatica: che ne dite... perché non provare a scriverle!? Garantisce risposta a tutti. L'indirizzo è: **via Radice 5 – 95124 Catania CT**

GIULIA SCHIVARDI – ha un desiderio “ansioso” di scambiare fazzolettoni! Ci chiede di dire a tutti di far impazzire il suo postino, prima con le lettere e poi con i pacchi: lei ricambierà con il fantastico foulard del Brescia 6. Chiude con un MEGA saluto a tutti! Il suo indirizzo: **via Val Sugana 8 - 25123 Brescia BS**. Se occorre potrete raggiungerla anche via mail: **giulisk89@libero.it**

SILVIA VALDRÈ – dice di essere una sognatrice (sempre!), di amare scrivere, leggere, ascoltare la musica ma anche dormire in tenda, guardare le stelle e... udite, udite... giocare a calcio!!!! Ed ora aspetta le lettere di tutti gli E/G possibili ed immaginabili al seguente indirizzo: **P.zza Carlo Donegani 2 – 20133 Milano MI**

Eccoci di nuovo qui con un'altra infornata di aspiranti corrispondenti, vi è in noi la speranza che i loro desideri, di venir sommersi dalle vostre lettere, si avverino al più presto.

Ma anche noi ci aspettiamo qualcosa, ed esattamente tanti altri di voi che ci scrivano per realizzare non solo una specialità ma, soprattutto, tanta amicizia.

Per chi ci volesse scrivere, anche in futuro, sarà bene che ricordi di mettere il proprio indirizzo... Rondine Dignitosa – ultima della seguente lista – non è l'unica che se lo sia dimenticato!



Rondine Dignitosa di Viareggio, si è dimenticata di inserire il suo nome e cognome nella busta... così non possiamo pubblicare il tuo annuncio, cara Rondinella. Aspettiamo tue notizie più complete, ciao!

L'ULTIMA DEI CAIMANI

BY ERMELINO PAGGIO



SCOUT - Anno XXX - n. 13 - 17 maggio 2004 - Settimanale - Poste italiane s.p.a. - Spedizione periodico in abbonamento postale D.L. 353/03 (conv. L. 46/04) art. 1 comma 2, DCB BOLOGNA - € 0,51 - Edito dall'Agesci - Direzione e pubblicità Piazza Pasquale Paoli 18 - 00186 Roma - Direttore responsabile: Sergio Gatti - registrato il 27 febbraio 1975 con il numero 15811 presso il Tribunale di Roma - Stampa: So.Gra.Ro., via I. Pettinengo 39, Roma - tiratura di questo numero copie 63.000 - Finito di stampare nel maggio 2004



La rivista è stampata su carta riciclata



Associato
all'Unione Stampa
Periodica Italiana