

# VOCI di BA@CHINA

notiziario di OLTREleALI SSD

*"Non vorrei mai far parte di un club che accettasse tra i suoi soci uno come me"* è la lapidaria battuta di Groucho Marx -

nulla c'entra col famoso Karl - che forse vale meglio di tanti discorsi a seppellire sotto una risata tutte le questioni relative al far parte o meno di qualcosa di esclusivo.

Come denuncia lo stesso nome di questo giornalino, che dalle voci di banchina raccoglie ora le **voci di ba@china**, è in atto un cambiamento.

Una parte di coloro che fino a quest'estate lavoravano o prestavano opera volontaria nello Yacht Club sono adesso impegnati in un nuovo progetto: la società sportiva dilettantistica OLTREleALI.

L'obiettivo però rimane quello di sempre, promuovere attività e incontri legati alla vela, nella convinzione che il meraviglioso mare che ci ospita possa ben accogliere i tanti che siamo.

E nella speranza che più sono e saranno i soggetti occupati a diffondere lo sport di cui siamo innamorati, meglio sarà per il nostro stesso impegno.

In questo primo numero troverete allora alcune vecchie conoscenze e diverse novità. Le prime due pagine ospitano il racconto dei quattro giorni d'ottobre dedicati al corso

**OLA@special**, che si conferma ritrovo di amici e velisti fuori dall'ordinario.

rispettivamente di ottobre-novembre-dicembre di quest'anno e gennaio-febbraio-marzo del prossimo.

Per chiudere, l'ultima pagina contiene tutte le informazioni per chi voglia perfezionare la propria formazione marinresca conseguendo la patente nautica.



A pagina 4 e 5, affrontiamo un argomento tecnico: il sistema mondiale **GMDSS e le comunicazioni radio di bordo**, con un approfondimento su cosa sia e come funzioni il DSC.

Le quattro pagine seguenti raccolgono l'ormai famosa cartolina da Piombino, sempre estratta dal bel libro a firma di Valerio Guerrieri, che stavolta ci porta a passeggiare in uno dei luoghi più affascinanti d'Italia: **Piazza Bovio**. Segue poi il calendario delle attività,

Se è vero che di fronte al mare, la felicità torna un'idea semplice, buona immersione a tutti, sia nelle onde che nella semplicità.



# OLA@special 10-13 ottobre

quando la vela accoglie i sentimenti nel momento stesso in cui si manifestano

Scendere di nuovo la stradiciola d'asfalto verso il porto di Salivoli, ritrovare le due palme al centro dell'isolotto di mattoni, il bar delle colazioni, all'ormeggio barchette, barche e barcone, e

regolazioni di randa, fiocco e gennaker, la virata in prua e in poppa, la scelta dei bordi, lo scarroccio, il vento reale, il vento apparente, le raffiche, il recupero dell'uomo a mare. Dalle spiegazioni si

passa poi rapidi a formare gli equipaggi, si monta sui J-80 e via, verso le isole dell'arcipelago toscano fino al tramonto.

Un corso di vela per principianti come un altro, a leggere il programma.

Eppure si affastellano donne che ci tornano e ritornano, anche se in alcuni casi già esperte di quegli argomenti da anni. Perché? La prima risposta, la più immediata e vicina ai fatti, è quella che spiega come le partecipanti a questo corso siano legate dalla coincidenza di aver avuto un episodio oncologico. E allora il racconto di una può riapparire di scorcio nell'aneddoto di un'altra, una conversazione può rivelare quasi sbadatamente una stessa esperienza, un cognome, un pettegolezzo, una risata possono aprire brevi spiragli su un sottofondo comune di relazioni, ricordi, incontri. Ma alla lunga l'intreccio di un destino simile non basta a spiegare perché queste giornate di vela avviluppino chi le prova, perché resistano alle sfilacciate dei mesi domestici, perché vi si torni contando di



Stefano sempre impegnato a combinare qualcosa, e le altre, quelle che si conoscono già da corsi precedenti, e i nomi da imparare delle appena incontrate.

*“Era passato un po' di tempo e molta acqua dall'ultimo corso OLA@special”*, recita il sito: e ora l'edizione autunnale, dal 10 al 13 ottobre, ha visto riapparire fedelissime del calendario OLA@special e nuove partecipanti, tutte alle prese con quattro giorni di vela. Il programma è quello oramai collaudato. La mattina ci si trova alle nove per un'oretta di didattica. Rosa dei venti, nodi marinareschi, i concetti fondamentali di sopravvento e sottovento, e l'orzare e il poggiare, senza dimenticare l'accostare, e l'utilizzo e le

ritrovare proprio quel certo umore lì. Stavolta il suggerimento per una risposta diversa me l'ha offerto Chiara. Che una mattina come un'altra, tra una manovra e una distensione collettiva sulle sartie, si mette a raccontare di una giornata in ospedale. Alla sua richiesta se la chemioterapia fosse compatibile con l'ipotesi di avere successivamente dei figli, la risposta dell'infermiere suonò: *“Fossi in lei penserei di avere dei figli solo dopo essermi sincerata di poterli crescere”*.

Chiara prosegue nel racconto, Cristiana continua a timonare, Stefano regola il gennaker e io guardo a questo piccolo mondo che naviga avanti e indietro sotto Piazza Bovio e penso a quanto sia diverso da quello in cui mi muovo tutti i giorni.



spazio periferico, che ci vuole all'incirca la stessa quantità di parole tanto per dire «lei adesso sta nelle Antille a cercare i tesori dei galeoni spagnoli», quanto per dire «lui ha vinto il concorso e s'è sistemato all'Inps di Savona».

Nulla rattrista più di questa continua dimenticanza in cui cadiamo e facciamo cadere gli altri.

In cui ognuno di noi passa attraverso gli altri a occhi semichiusi o chiusi del tutto, fra dimenticanze e lacune, casuali fiammate di curiosità, superficialità, indelicatezze, giudizi crudeli o sommari, e quel perpetuo mormorio informativo, quella risacca di lo sai che stanno già divorziando, che lui è andato via due anni fa, che lei non l'ha poi sposato, che lui si è trasferito a Roma, che lei, dopo il secondo figlio, ha piantato tutto, s'è messa con un giornalista... Quello che due scrittori come Fruttero e Lucentini chiamavano il romanzesco greggio, di cui tutti siamo al tempo stesso produttori e consumatori: *“da una certa distanza, tutti raggiungiamo la dignità di personaggi; ma dobbiamo rassegnarci all'idea che un flirt balneare e un'appendicite, una vita ricca di avventure o tragedie e un'esistenza di totale piattezza, occupano in ultima analisi, nel campo visivo di chi ci sta intorno, lo stesso modesto*

Ma, ecco, senza enfasi mi sembra di aver capito che a queste settimane OLA@ special il filtro d'imprecisione e trascuratezza del-l'ottica un po' di tutti si riesca a sollevare.

**E ci si ritrovi con occhiali più inclini a raccogliere i sentimenti quando si manifestano.**

Quell'infermiere raggelante dirà la stessa impronunciabile frase in altre sale d'attesa, ma su quel J-80 dove ho ascoltato il racconto di Chiara quelle parole sono state accolte con attenzione, e con cura lasciate scivolare e annegare.



# Comunicazioni radio di bordo

Il sistema mondiale GMDSS e le comunicazioni per il mondo del mare



La mia partita a scacchi col DSC nasce un po' per caso.

Stavo riguardando con attenzione la lista delle dotazioni obbligatorie di bordo, in particolare la colonna "Senza alcun limite". Zattera, ce l'ho; apparecchi galleggianti, ce l'ho; cinture di salvataggio, ce l'ho; questo ce l'ho, quello ce l'ho, arrivo fino in fondo e all'ultima riga c'è lei!

L'EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon). Ma chi è costei?

Rapida ricerca e scoperta dell'arcano: è una simpatica boetta che, quando attivata, invia la posizione ai servizi di soccorso e ricerca. Bella, mi dico, la voglio. Decidere questo e varcare la soglia del perduto mondo della burocrazia è stato tutt'uno.

Per acquistare l'oggettino vado sul sito di uno dei tanti distributori on-line, scelgo il modello, clicco su Ordina e salta fuori un avviso perentorio: "... al momento dell'acquisto dell'EPIRB è necessario comunicare al rivenditore il codice MMSI da programmare nel dispositivo prima della consegna...". Ci risiamo: MMSI, chi è costui?

E' l'acronimo di Maritime Mobile Service Identity, un codice assegnato alle navi, alle imbarcazioni ed ai natanti grazie al quale è possibile associare le trasmissioni di segnali radio alle unità che le hanno emesse.

Solita ricerca on-line e scopro che il codice MMSI può essere richiesto agli Ispettorati Territoriali del Ministero dello Sviluppo Economico - Comunicazioni. Modulino, marche da bollo et voilà!

Et voilà? Non esageriamo: un mesetto di tempo vorremo darlo all'Ispettorato per digerire la richiesta, generare il numero a 9 cifre e comunicarlo, no? Comunque tutto bene, arriva finalmente il modulo con l'assegnazione del numero magico che permette l'acquisto dell'EPIRB.

Sulla lettera di assegnazione c'è un testo in grassetto: "Nel caso si tratti di attivazione di funzione DSC si evidenzia che la stessa potrà essere utilizzata soltanto da personale dotato di certificato ROC, GOC, Short Range o Long Range".

E di nuovo sorge la domanda: DSC, chi è costui?

DSC sta per Digital Selective Calling e mi ricorda qualcosa che ho già sentito: non mi è difficile trovare il nesso con il VHF di bordo - trasmette via radio pure lui - e riprendere in mano il manuale del mio Raymarine: display... accesso immediato al canale 16...

... e finalmente "...può anche trasmettere informazioni fondamentali durante le situazioni di emergenza compreso l'identificativo dell'imbarcazione, la posizione e l'ora di invio della chiamata di soccorso usando la funzionalità DSC...".

Mi piace, approfondisco. Premendo il pulsante DSC, quello grande e rosso protetto da uno sportellino, si inviano in automatico l'identificativo dell'imbarcazione, la posizione lat e long, l'ora e, volendo, anche il tipo di emergenza. Semplicemente premendo un pulsante, a prova di equipaggi inesperti, a prova di panico.

La radio poi ritrasmette da sola il messaggio fino a che qualcuno non invia la conferma di ricezione.

Un sacco bello, una vera dotazione di emergenza, devo assolutamente attivarlo!

Il modulo del codice MMSI parla chiaro: è necessario ottenere uno dei quattro certificati.

Quale?

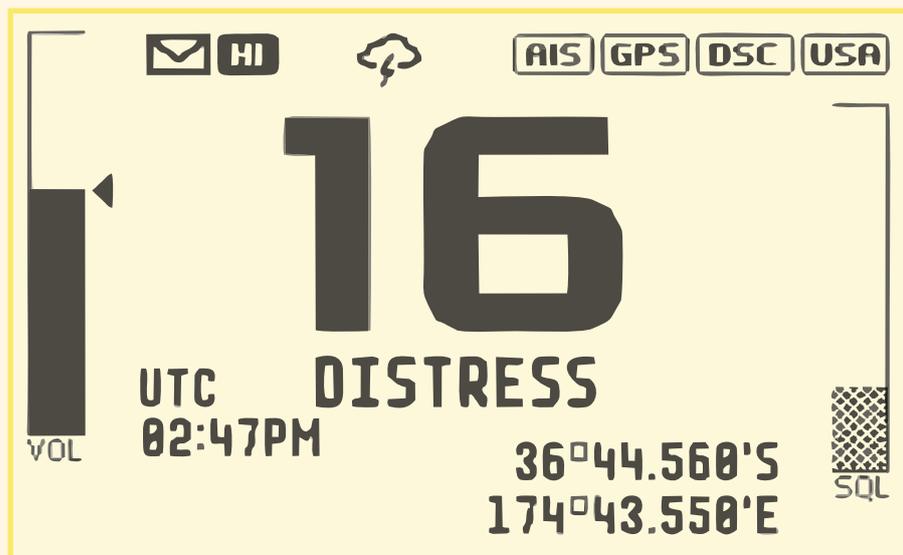
Il più semplice, mica devo fare il marconista su una petroliera!

Cerco il programma d'esame e le cose si fanno un po' più complicate: sembra coperto dal Segreto di Stato. Con non poca fatica trovo la Gazzetta Ufficiale in cui è pubblicato il regolamento sui titoli di abilitazione



all'esercizio di stazioni radioelettriche a bordo di navi mercantili che contiene, appunto, il "Programma di esame per il conseguimento del

La radio con DSC, oltre che come le normali radio, funziona anche in modo simile ad un telefono: è dotata infatti del numero MMSI, grazie al quale



può distinguere le chiamate a lei destinate ed emettere un avviso acustico. A differenza del telefono, con cui si può chiamare solo un singolo destinatario per volta, può inviare chiamate rivolte a tutte le radio entro la propria portata o a gruppi di radio, ad esempio tutte le navi di un armatore. Escludendo tutti gli usi diversi dall'emergenza che sono superflui per le nostre finalità, vediamo i vantaggi del DSC in emergenza:

- conosce già la posizione (è collegato al gps)
- è 40 volte più veloce della chiamata RTF (meno di mezzo secondo contro 20 secondi)

certificato di operatore SHORT RANGE (SRC)...". L'esame si può fare solo a Roma, presso la sede del Ministero. Mando l'iscrizione a novembre 2008. Mi informano che per mancanza di fondi gli esami sono sospesi fino a data da destinarsi. Attendo. Finalmente a marzo 2009 vengo convocato. Ero l'unico diportista in mezzo agli ufficiali di coperta ed ero anche l'unico autodidatta perché tutti avevano pagato 1.500 euro di corso preparatorio. Oltretutto è un esame tosto, con tanto di prova pratica sugli apparati da nave (mai toccati prima), esami orali di radiotecnica, inglese e procedure GMDSS. Do fondo alle mie vecchie conoscenze scolastiche di perito in telecomunicazioni e anche a quelle di radioamatore ultra ventennale ed alla fine vengo promosso. Mi chiamano dall'Ispettorato Territoriale della Toscana per ritirare il certificato SRC: mi dicono che è il primo che vedono "dal vero". In effetti è il numero 40, cioè sono il quarantesimo che dal 2002 ottiene questa abilitazione. Finalmente posso attivare sul mio VHF tutte le funzioni DSC. Mi chiedo però se c'è un modo per non rinunciare a questa importante funzionalità da suggerire agli amici armatori ed alla fine un escamotage effettivamente c'è, ma prima è necessario capire cosa fa questo potente strumento.

- ripete da solo la chiamata ogni 4 minuti fino a quando non ottiene conferma della ricezione
- richiede poco addestramento dell'equipaggio per l'uso.

Usarlo infatti è estremamente semplice - sollevare lo sportello e premere il pulsante per 3 o 4 secondi. Attenzione però: una radio DSC non programmata con il codice MMSI non funziona come DSC!

Spiegare all'equipaggio come usare il pulsante rosso è semplice, più difficile è spiegare cosa si scatena dopo l'invio del distress. Un sistema chiaro per governare l'uso del pulsante rosso è sottolineare che finché il comandante è a bordo ed è cosciente, l'unico a poter premere o ordinare di premere il tasto rosso è lui.

In mancanza del comandante sarà chi ne prende le funzioni a decidere ed assumersi le responsabilità.

E' opportuno sottolineare che i costi dei falsi allarmi possono essere molto alti: un'ora di volo di un elicottero SAR può costare oltre 20.000 euro! L'equipaggio deve sapere che il pulsante rosso è l'ultima risorsa, un'efficacissima ultima risorsa.

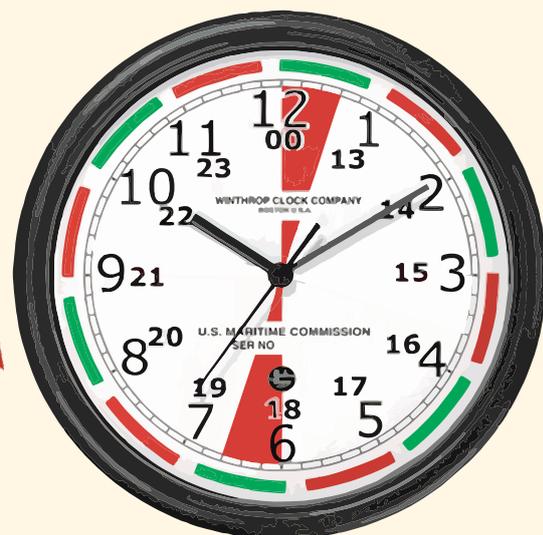
### Che cos'è e come funziona il DSC

Il DSC (Digital Selective Calling) è un sistema adottato e disciplinato dal GMDSS che consente di trasmettere tramite un canale radio dedicato (VHF ch 70) chiamate di:

- soccorso - DISTRESS
- urgenza - URGENCY
- sicurezza - SAFETY
- non prioritarie - ROUTINE

destinate a:

- tutte le stazioni - ALL SHIPS
- individuale - INDIVIDUAL
- di gruppo - GROUP



# Cartoline da Piombino: piazza Bovio

riprende da questo numero la pubblicazione degli estratti del bellissimo libro di Valerio Guerrieri



Formatasi sopra un antichissimo e poderoso sperone di roccia proteso nel mare a somiglianza della prua di una nave, la piazza più bella di Piombino ed una delle più affascinanti del mondo intero, si presentava alla fine della guerra così come l'avevamo lasciata all'inizio delle ostilità; era cioè completamente circondata da due ordini di panchine diverse fra loro: quelle a "traforo" e a sbarre realizzate negli anni 10 e relative alla sola prima parte fino allo zoccolo trasversale ancora esistente, e quelle in stile cosiddetto littorio, tutt'ora attuali, erette nella seconda parte della piazza sul finire degli anni 30.

L'unico elemento che ci testimonia il passaggio della guerra, nelle immagini riprese da viale del Popolo, è il rifugio antibomba con relativo piazzale d'accesso realizzato sotto Piazza Bovio e utilizzato nel dopoguerra come rifugio per gli scafi del Centro Velico Piombinese.

La prima innovazione del dopoguerra, anche se non strettamente relativa alla piazza, è la creazione delle panchine, così come le vediamo ancora oggi, nel primo tratto di Viale del Popolo, e da considerarsi come il naturale prolungamento della stupenda cornice a balaustra che delimita tutta la



stessa piazza e che appaiono già esistenti in una cartolina spedita nel luglio 1947. Il completamento dei lavori relativi al detto viale ebbe termine nel 1949.

Per quanto riguarda la piazza vera e propria, la prima novità è costituita dalla creazione di un certo numero di lampioni sistemati sopra i colonnini delle panchine limitatamente alla sola seconda parte e di foggia simile, anche se ovviamente più piccoli, ai due lampioni centrali della prima parte che risalivano agli anni 30. Questi lampioni, di poco successivi alle panchine di Viale del Popolo e anch'essi già esistenti nel 1947, ebbero vita breve perché accusati

dall'Ufficio Circondariale Marittimo di danneggiare la navigazione a causa delle interferenze con le segnalazioni d'uso emesse dal faro della torretta e già nell'autunno del 1949 vennero sprovisti di lampadine e quindi oscurati.

Intanto, dopo l'apertura del primo chalet della piazza ancora esistente, avvenuta nell'estate del 1948 per la vendita di bibite e gelati, in quello stesso anno furono iniziati e terminati l'anno successivo i lavori di sistemazione della piazza con particolare riguardo allo stato delle panchine che vennero unificate stilisticamente. In pratica vennero eliminate quelle vecchie "a traforo" e sostituite con altre simili a quelle appena realizzate in Viale del Popolo.

Con la piazza sistemata, fu affrontato nuovamente il problema della sua illuminazione che portò alla eliminazione degli spenti lampioni ed alla loro sostituzione con altri nuovi, di foggia assai più elegante dei precedenti e che furono anch'essi installati sui capitelli delle panchine ed estesi a tutto il perimetro.

Completati nel 1950 questi lampioni, in numero di dodici, erano provvisti di globi schermati e di tettuccio, ma anch'essi incontrano le resistenze delle autorità marittime tanto che un nuovo progetto del 1953 atto a soddisfare sia le esigenze della pubblica illuminazione sia quelle della navigazione, portò l'anno successivo alla realizzazione di nuovi punti luce ancora nella sola seconda parte. Essi vennero installati in alcuni colonnini delle panchine attraverso l'incasso sulla facciata che guarda la piazza, di una scatola metallica rettangolare protetta da un cristallo e contenente un tubo fluorescente, il comune neon.

Questo sistema fu preventivamente fatto approvare dal comando della zona fari di La Spezia, ma nonostante il benestare dell'Ufficio Circondariale Marittimo le nuove luci, come del resto anche i lampioni prima, erano quasi sempre fuori uso danneggiati, si dice, anche dalle coppiette di innamorati che allora come oggi si spingevano fin qui in cerca di un po' d'intimità.

Nonostante le nuove luci, i lampioni sui capitelli rimasero al loro posto ancora qualche anno a far bella mostra di sé ed anzi, nell'estate del 1955 i due vecchi lampioni centrali furono sostituiti con altri due più consoni allo stile di straordinario effetto dei riflessi luminosi nelle acque sottostanti.

Gli anni 50 videro notevoli trasformazioni anche nella parte sottostante la piazza dove ha sede la spiaggia. Qui, sul piazzale che era stato realizzato al momento della costruzione del rifugio antibomba, fu costruito nell'estate del 1953 l'edificio del Centro Velico Piombinese che comportò la scomparsa della rinomata campana che la leggenda popolare voleva costruita dai detenuti che un tempo occupavano le carceri della piazza ma che più probabilmente era dovuta alla casuale azione erosiva del mare. Si sa di certo che si trattava di una pietra dall'alto potere detergente.

Contemporaneamente alla costruzione dell'edificio fu sistemato anche il relativo piazzale d'alaggio che venne dotato di uno scivolo per la messa in mare degli scafi e di un piccolo bagno con doccia il quale sarà raddoppiato nella seconda metà degli anni 60. All'inizio della seconda metà degli anni 50 il piazzale d'alaggio venne quindi raddoppiato e dotato di un secondo scivolo secondo il progetto che era stato interrotto per mancanza di soldi, così come lo vediamo ancora. A protezione dello stesso venne creata anche una scogliera frangiflutti che nel corso degli anni sarà più volte potenziata e che al suo apparire divenne subito il quartier generale dei ragazzi che frequentavano questa parte di mare e che da qui si esibivano nella pratica dei tuffi.

Altri tuffi venivano e vengono effettuati dagli irti scogli della Rocchetta e persino dall'alto delle panchine in voli spettacolari una volta retribuiti da turisti in cerca di emozioni.

Inserito al piano terreno dell'edificio appena edificato, aveva intanto cominciato a funzionare un bar che stava aperto d'estate, anche la sera, e che in breve tempo estenderà i suoi confini fino allo spiazzo antistante la scalinata per Viale del Popolo e dove, al riparo di una grande tettoia a canneg-



giole, seduti a un tavolino, era possibile sorvegliare una bibita, magari con la cannuccia o gustarsi un gelato confortati anche dalla musica che un juke-box incessantemente diffondeva, davanti ad uno scenario marino di grande effetto.



Gli anni 60 iniziarono con l'installazione da parte di una ditta privata, di due telescopi sistemati nella parte centrale della piazza, a ridosso delle panchine e rivolti uno verso Marina e la Cittadella e l'altro sul versante della spiaggia dal quale era possibile osservare un po' più da vicino le frequenti traversate dei piroscafi di collegamento con l'Isola d'Elba. Essi durarono pochi anni a causa dei danni causati dalla salsedine.

Quegli iniziali anni 60 portarono però anche dei dispiaceri ai numerosi amanti della passeggiata in Piazza Bovio con l'abolizione del divieto di transito alla fine dell'edificio

scolastico che era stato introdotto nel 1949 e che ora trasformava la piazza nella pista ideale di un continuo carosello di auto e motorini che sovrapponevano alla calma propria di questo luogo l'assordante rumore dei motori e sostituivano al suo caratteristico profumo di mare quello della benzina bruciata, almeno nella prima parte di essa. Vennero persino disegnate per terra le strisce che delimitavano le zone di parcheggio.

Infine sempre in quegli anni ancora novità nel campo dell'illuminazione: vengono eliminati i lampioni sui colonnini delle panchine ed anche quelli centrali che sono sostituiti con due grandi lampioni a doppia parabola che allora si andavano diffondendo anche in altre parti della città.

Tre lampioni ad una sola parabola vennero sistemati anche nel primissimo tratto della piazza dalla parte opposta dell'edificio scolastico ed altri ancora lungo Viale del Popolo. Era il 1963. Le plafoniere incassate nei colonnini delle panchine, costantemente rotte e prive dei neon, furono abbandonate a se stesse e ancora oggi se ne vedono le tracce ricoperte di cemento. La seconda parte della piazza dopo quest'ultimo tentativo non sarà mai più illuminata.

Gli anni 70 infine riportano la grande novità della trasformazione di Piazza Bovio in isola pedonale, primo passo di un progetto che poco tempo dopo estenderà la cosiddetta zona blu anche in altre parti della città, a totale beneficio del transito pedonale.

Così nell'estate del 1971, dopo aver fatto ripristinare l'asfalto che era stato "mangiato" dall'usura del tempo e dal salmastro ma soprattutto dall'eccessivo traffico motoristico, ne venne vietato l'accesso a qualsiasi automezzo.

Gli anni 70 rappresentano però anche il declino delle sue strutture, a cominciare dal Centro Velico Piombinese.

Questi, un organismo popolare i cui soci erano operai, impiegati, artigiani e persino pensionati, e che aveva già dato accenni di crisi nel corso degli anni 60, aveva avuto il suo momento d'oro fra il 1948 e il 1960, arco di tempo durante il quale nel periodo



estivo erano rare le domeniche senza vele nel canale che richiamavano una gran massa di appassionati, armati spesso di binocolo, o semplici amanti dello spettacolo, accalcati sulla punta della piazza o sulle alture di Cittadella e Viale del Popolo.

Il Centro Velico Piombinese, che aveva in proprietà scafi della popolare classe nazionale "S" rappresentante la sua forza agonistica e campanilistica, aveva poi portato in regata, primo in Italia, anche scafi di proprietà sociale della prestigiosa classe F.D. (Flying Dutchman o Olandese Volante) considerata dagli esperti una delle più difficili, se non proprio la più difficile classe velica internazionale e della quale lo stesso Centro Velico possedeva anche una serie per la formazione degli allievi chiamata Flying Junior (F.J.), riuscendo ad ottenere brillanti affermazioni sia in campo nazionale che internazionale ed a tenere alto il prestigio di un passato velico che aveva origini lontane e che aveva sempre dato tante soddisfazioni alla città di Piombino.

Di questo periodo si ricordano nomi di scafi leggendari come il "Luana" e il "Rossella" e di protagonisti quali Giovanni Paoli, grande timoniere, Roberto Poggianti e Silvio Zinali, tanto per citare i maggiori.

Alla crisi del Centro Velico Piombinese fa seguito la chiusura del bar sotto Piazza Bovio che dal momento della sua entrata in attività aveva sempre esercitato un grande richiamo per la frequentazione della piccola ma apprezzata spiaggia e che ora come ripercussione immediata ne causava un certo allontanamento. Il bar effettuò la sua ultima stagione nell'estate del 1977.

Anche il bar sopra la piazza subiva un qualche ridimensionamento; sono ormai lontani i tempi in cui la "sdraiata" dei tavolini e delle sedie oltrepassava il basamento circolare del primo lampione centrale e dove, come per il bar visto prima, una continua musica da juke-box accompagnava spensieratamente i momenti di ristoro dei numerosissimi frequentatori.

I duri anni 80 avrebbero poi allontanato sempre di più Piazza Bovio dallo splendore dei decenni trascorsi, ma grazie alla sua straordinaria posizione naturale sul mare ed allo spettacolo insuperabile del panorama, essa rimaneva di per se stessa il luogo per eccellenza dei Piombinesi, del quale vantarsi e andare orgogliosi.



E ancora oggi, nonostante l'incuria dell'uomo più che l'azione del tempo, Piazza Bovio è e rimane l'emblema principale della città di Piombino, così come le ciminiere lo sono per i forestieri, almeno per coloro che ne ignorano l'esistenza perché chi di loro, magari di passaggio per l'Elba si è addentrato nella città, una volta giunto sulla grande terrazza a mare ne è rimasto stupefatto.

A riprova di questo, se mai ce ne fosse bisogno, citiamo la cartolina con la quale si conclude anche il libro, edita da

una ditta specializzata di Torino a metà degli anni 50 e intitolata "Souvenirs d'Italie" dove, accanto ai maggiori monumenti di alcune fra le più belle città italiane come Roma, Firenze, Napoli, Venezia ed altre, campeggia anche l'immagine della nostra Piazza Bovio.

Una cartolina forse non bella come le altre svariate centinaia che sono state interessate da questo luogo, ma che assegna a Piombino grazie al suo spettacolare "monumento" un posto di rilievo fra le bellezze d'Italia, e quindi del mondo.

**NDR: i riferimenti dell'autore all'incuria sono ormai superati e la piazza, grazie alle cure dell'amministrazione comunale, è tornata al suo antico splendore.**



	lunedì	martedì	mercoledì	giovedì	venerdì	sabato	domenica
GENNAIO			1 gennaio	2 gennaio	3 gennaio	4 gennaio	5 gennaio
	6 gennaio	7 gennaio	8 gennaio	9 gennaio	10 gennaio	11 gennaio	12 gennaio
	13 gennaio	14 gennaio	15 gennaio	16 gennaio	17 gennaio	18 gennaio	19 gennaio
	20 gennaio	21 gennaio	22 gennaio	23 gennaio	24 gennaio	25 gennaio	26 gennaio
	27 gennaio	28 gennaio	29 gennaio	30 gennaio	31 gennaio	1 febbraio	2 febbraio
FEBBRAIO	3 febbraio	4 febbraio	5 febbraio	6 febbraio	7 febbraio	8 febbraio	9 febbraio
	10 febbraio	11 febbraio	12 febbraio	13 febbraio	14 febbraio	15 febbraio	16 febbraio
	17 febbraio	18 febbraio	19 febbraio	20 febbraio	21 febbraio	22 febbraio	23 febbraio
	24 febbraio	25 febbraio	26 febbraio	27 febbraio	28 febbraio	1 marzo	2 marzo
	3 marzo	4 marzo	5 marzo	6 marzo	7 marzo	8 marzo	9 marzo
MARZO	10 marzo	11 marzo	12 marzo	13 marzo	14 marzo	15 marzo	16 marzo
	17 marzo	18 marzo	19 marzo	20 marzo	21 marzo	22 marzo	23 marzo
	24 marzo	25 marzo	26 marzo	27 marzo	28 marzo	29 marzo	30 marzo
	31 marzo						



Comunicazioni  
webinar h21:00



OLA@manovre - weekend



OLA@regata 5 - weekend



OLA@altura - 3 giorni



Energia  
webinar h21:00



OLA@regata 7 - weekend



OLA@regata 9 - weekend



Pillole meteo  
webinar h21:00



OLA@manovre - weekend



OLA@regata 11 - weekend



informazioni e iscrizioni su  
[oltreleali.org/calendario](http://oltreleali.org/calendario)



OLA@altura - 4 giorni



# OLTRE le ALI SCUOLA NAUTICA

corsi patente nautica con formula tutto incluso senza sorprese e lezioni pratiche a Salivoli

**Chi siamo?** Non siamo una scuola guida, facciamo solo corsi finalizzati al conseguimento della patente nautica e corsi di tecnica marinaresca. Il nostro primo obiettivo è la qualità della formazione marinaresca, per questo lo staff è composto da istruttori della Federazione Italiana Vela, istruttori della Lega Navale Italiana, istruttori ACSI.

## Quanto costa il corso patente nautica?

Il corso patente nautica entro 12 miglia vela & motore o solo motore costa 1100€ con la formula "**pacchetto completo**", cioè il prezzo minimo stabilito per legge (DM 142/2023); noi però raddoppiamo le lezioni pratiche previste dalla normativa, portando da 5 a 10 le ore incluse nel prezzo.

Se invece preferisci prepararti alla teoria in autonomia con gli strumenti che ti possiamo fornire, puoi approfittare della "**formula privatista**" che, al prezzo di 600€, ti garantisce 5 ore di lezioni pratiche con te al timone e l'uso della barca per l'esame.

**Dove siamo?** Le sedi della scuola nautica sono a Firenze e Sesto Fiorentino mentre le attività pratiche, esami inclusi, si svolgono a Piombino.

Dove siamo in realtà non è molto importante perché la preparazione per l'esame teorico potrai

farla comodamente da casa tua, nell'orario che preferisci, utilizzando il nostro esclusivo strumento di e-learning, mentre l'attività pratica può essere concentrata in giorni consecutivi durante i quali, tra l'altro, ti offriamo ospitalità gratuita presso la foresteria della nostra società sportiva dilettantistica.

## Come funziona la preparazione all'esame della patente?

I nostri corsi sono basati sul sistema di e-learning **scuolanautica.app**, di nostra progettazione e realizzazione, grazie al quale potrai studiare da casa nell'orario che preferisci: il tempo che impiegherai per raggiungere un livello di competenza adeguato al superamento dell'esame è ridotto a soli 30 giorni.



OLTRE le ALI  
SCUOLA NAUTICA  
[oltreleali.org](http://oltreleali.org)

# patente nautica

prezzo chiaro,  
lezioni pratiche  
sempre incluse

