

MENSILE

BOLINA[®]

BOLINA

** Andar per Mare*

www.bolina.it

€ 4,50

Svizzera Tic. 10 FS

inserzioni gratuite

**ROTTI
TUNISIA
DA OVEST
A EST**
pag. 81

ANNO 29 • N. 307 • APRILE 2013

Poste Italiane S.p.A. - Sped. Abb. Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27.02.2004, n° 46)
art. 1, comma 1, DCB Roma

• **Barche**
**ECCO I MODELLI
PRONTI AL VARO**

* pag. 47

• **Nuove vele**
**L'EVOLUZIONE
COMINCIA A PRUA**

* pag. 57

• **E-book**
**JAMES WHARRAM
PARLA ITALIANO**

* pag. 53



SOMMARIO

ATTUALITÀ

Novità pronte al varo	Pag. 47
James Wharram in e-book	» 53
Nuove vele sull'albero	» 57

RUBRICHE

Lettere a BOLINA	» 5
Fasi lunari di aprile	» 6
Spazio aperto	» 8
Risposte brevi	» 10
Cino Ricci: marinai si diventa	» 11
Ida Castiglioni: AC72 prove generali	» 15
Giancarlo Basile: il giubbotto-cintura	» 16
Rodolfo Foschi: ardua la retromarcia	» 18
Cucina: buoni i sugarelli!	» 20
Notizie, notizie	» 24
Velamondo	» 26
Avvisi nautici	» 29
Novità e curiosità	» 30
Regate, regate	» 32
Derive, che passione!	» 37

Secondo look	Pag. 93
Inserzioni gratuite	» 101
A BORDO	
La stagione dell'altura	» 41
La latitudine col "kamal"	» 43
Coloni inglesi in America	» 45
Il maestro del ferro	» 61
Maledetta di una bolina!	» 65
Il mito dei mostri marini	» 69
Una radio (hf) per amica	» 73
La parola alle bandiere	» 78
Tunisia da Ovest a Est	» 81
Uno specchio di carena	» 86
Su e giù dall'albero	» 89
Il trimarano "apache"	» 91
SAPORE DI MARE	
Inquietudini da solitario	» 93
A pesca con il gozzo di papà	» 95
Notte di spari in banchina	» 96
La gioia di volare sull'acqua	» 98

Per le condizioni di abbonamento vedere a pagina 13

Uno degli aspetti più affascinanti della navigazione a bordo di un'imbarcazione è legata a quel peculiare senso di indipendenza che ispira. Non occorre che sia grande. Quando a bordo c'è spazio per un minimo di cambusa, un fornello, una cuccetta e il wc, c'è tutto. Il resto è un extra di cui si può fare anche a meno.

Non c'è tv o antenne paraboliche? Niente wi-fi, né campo per il telefono cellulare? Pazienza! Una volta tanto si sarà costretti a uscire dal circolo dei bisogni

quotidiani, veri o indotti che siano. E il tempo che solitamente si spende davanti a uno schermo, o a navigare in internet, lo si impiegherà a osservare i pesci, gli uccelli e i tramonti, a perlustrare baie e porticcioli e a condividere pensieri ed emozioni col resto dell'equipaggio. Una vita es-

senziale, intensa, fuori dal tempo, che conquista ma che gli impegni obbligano la maggior parte di noi a centellinare. Così, terminata la crociera, torniamo a consolarci con le comodità teragnole e a osservare le onde dalla riva agognando nuove e sostanziose dosi di vento e onde.

Quel piccolo guscio cullato dalla risacca è la nostra sicurezza. Ci aspetta pronto a riprendere il largo e a svelarci ulteriori sfaccettature di quel meraviglioso mondo che è la vita d'alto mare. Buon vento!

AL VOSTRO SERVIZIO 24 ORE SU 24



06/6990100
ABBONAMENTO
TELEFONO-INTERNET
www.bolina.it

DECORRENZA DA QUALSIASI MESE

In copertina: "Barracuda", Rolex Swan Cup, Porto Cervo, 1996 - Foto di Franco Pace



Associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

EDITRICE INCONTRI NAUTICI srl - Largo Angelicum, 6 - 00184 ROMA - Tel. 06/6990100 (4 linee) - fax 06/6990137. Internet: www.bolina.it. E-mail: ein@bolina.it - Redazione: staff@bolina.it - Direttore responsabile: Alberto Casti (alberto.casti@bolina.it). Collaboratori: Giancarlo Basile, Hilde Bianchi, Gianpaolo Karis, Marco Cobau, Stefano Colitti, Pasquale De Gregorio, Danilo Fabbroni, Rodolfo Foschi, Augusto Guidobaldi, Luigi Arena, Rossella Malaspina, Antonio Pezzoni, Cino Ricci, Gian Carlo Ruggeri, Sauro Servadel, Marco Sassu, Fabio Fiori, Paolo Giorgi, Daniela Tempera. In redazione: Fabrizio Coccia, capo servizio (fabrizio.coccia@bolina.it), Sandro Angeloni (sandro.angeloni@bolina.it), David Ingiosi (david.ingiosi@bolina.it), Angelo Sindoni (angelo.sindoni@bolina.it), Filomena Fontanile, segreteria (segreteria@bolina.it), Enzo Bella, spedizioni (enzo.bella@bolina.it) - Aut. Trib. Roma n. 103/85, 22.2.1985 - Stampa: Stilgrafica, Roma - Distribuzione edicola: M-DiS Spa - Via Cazzaniga, 1 - 20132 Milano, Tel. 02/2582.1 (info-service@m-dis.it). Una copia € 4,50, arretrate € 5,00 Italia (+ sp. postali) - ABBONAMENTO: annuo € 37,50 (Italia), € 60 (Europa), versamenti: c.c.p. n. 14402002 intestato a Editrice Incontri Nautici, Largo Angelicum, 6 - 00184 Roma. PUBBLICITÀ: E.I.N. (adv@bolina.it), Tel. 06/6990100. Copyright "Bolina", diritti riservati. Manoscritti e foto ricevuti non vengono restituiti. **Garanzia di riservatezza:** l'Editore garantisce la riservatezza dei dati personali dei lettori e la possibilità di richiederne gratuitamente per iscritto la rettifica o la cancellazione; le informazioni custodite nel nostro archivio vengono utilizzate solo per inviare comunicati informativi agli abbonati (Legge 675/96).

AUGUSTO GUIDOBALDI

NEL CIELO

APPUNTI DI ASTRONOMIA

E-BOOK

Un'opera divulgativa
per appassionati e neofiti

9 euro



EDITRICE INCONTRI NAUTICI

Lettori, lettori, qui BOLINA, avanti pure, passo...

NON SI PUBBLICANO LETTERE ANONIME

Tutta la corrispondenza, anche se spedita via e-mail, deve riportare l'indirizzo completo del mittente. BOLINA non pubblica testi anonimi, siglati o solo firmati: i lettori sono benvenuti su queste pagine solo se dichiarano il loro indirizzo completo.

Disimmatricolazione come fare?

Ho letto nel numero di BOLINA di dicembre 2012, nella sezione "risposte in breve" a pag.10, la risposta al signor Mario Menach in merito al suo Grand Soleil 34 disimmatricolato che è da reimmatricolare se vuole navigare oltre le 12 miglia.

Io avrei il problema opposto: essendo proprietario di un'imbarcazione come la sopraccitata, vorrei disimmatricolarla, non essendo interessato a navigare oltre le 12 miglia, e questo non per eludere il pagamento della tassa, quanto piuttosto per non dover essere costretto ogni cinque anni a sottopormi alla certificazione Rina. Come si può fare?

ANTONIO LETTERA
Pozzuoli (Na)

Premesso che è possibile disimmatricolare solo le unità inferiori ai 10 metri, il Grand Soleil 34 è un caso particolare. Essendo poco più lungo (10,20 m) di questa misura, le sue appendici di poppa sono state, all'occorrenza, spesso considerate "non strutturali" e gli enti tecnici hanno potuto rilasciare certificazioni di lunghezza inferiore ai 10 metri che consentivano di cancellarlo dai registri marittimi.

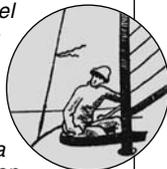
Purtroppo attualmente le possibilità di rettificare la lunghezza "ufficiale" di una barca non marcata CE sono molto scarse, almeno senza sobbarcarsi spese elevate. Dallo scorso maggio infatti, una circolare ministeriale impedisce di correggere questo



valore a meno di ricorrere alla cosiddetta "Pca" (Post Construction Assessment), ovvero la pro-

cedura prevista per rimarcare le barche a norma CE. Che è piuttosto onerosa.

Fino al maggio del 2011, invece, è stato possibile rettificare il valore della lunghezza di una barca non marcata, se ricorrevano le condizioni, presentando all'autorità marittima un attestato rilasciato da uno degli enti tecnici. E questa opportunità in effetti è stata sfruttata anche da diversi armatori di Grand Soleil 34. Ora non è più possibile.



Questo numero

Data la variabilità meteorologica, la primavera è la stagione ideale per veleggiare. Su BOLINA la accogliamo con un'altrettanto varia quantità di temi. A cominciare da una carrellata di nuove barche proposte dai cantieri (pag. 47). Nel 1955 James Wharram partì dall'Inghilterra con un catamarano alla volta dei Caraibi. La vicenda è raccontata in un libro oggi anche in italiano (pag. 53). La ricerca della velocità ha portato alla nascita di numerosi tagli di vele. I più avveniristici (Sindoni, pag. 57). Un autocostruttore polacco a 70 anni ha costruito una nuova barca per viaggiare intorno al mondo (pag. 61). Navigare di bolina? Scomodo, a dir poco (Aurriemma ed Eördegh, pag. 65). Mostri marini tra mito e realtà (Ferraresi, pag. 69). Radio Ssb: cos'è e come si usa (Giorgetti, pag. 73). Bandiere sul campo di regata. Cosa significano (pag. 78). Questo e altre 50 pagine di rubriche, con notizie, regate, schede di barche, etc. B.V! □

Burocrazia caro mi costi!

Sono d'accordo con chi dice che molti politici hanno definitivamente affondato l'economia della nautica italiana, dichiarando una equazione del tipo: armatore uguale ricco, o potenziale evasore.

A questo scempio dell'economia aggiungo i costi del tutto inutili che di anno in anno si sommano al possesso di una imbarcazione da diporto, tra cui la tassa di possesso. Presto vedremo



SERVIZIO ABBONATI

CAPITA A TUTTI I VELISTI DI FARE ACQUISTI IN NEGOZI DI ARTICOLI NAUTICI: UN BOZZELLO, UN CAVO, VERNICI, UNA CERATA, SCARPE, VITI, ETC. PICCOLE SPESE SULLE QUALI, GRAZIE ALLA "BOLINA-CARD", IN OMAGGIO A TUTTI GLI ABBONATI, È POSSIBILE RISPARMIARE FINO AL 10 PER CENTO! UN OTTIMO MOTIVO IN PIÙ PER ABBONARSI SUBITO (vedi Pag. 13)

BOLINA

ELBA YACHTING POINT

Via Carducci, 31a
Portoferraio - Isola d'Elba
Tel. 0565/916767
Negozio di nautica e attrezzature veliche



Via Traversagna Sud, 7 - Vecchiano (Pisa)
Tel/Fax +39.055.803024 - info@atsnautica.com



PAGEA

CARTE-MAPPE-LIBRI
via S. Martino e Sollerino, 106 - 35122 Padova
tel. 049/8764022
E-mail: libreria.pagea@tin.it



00186 Roma
via di Ripetta, 239
tel. +39 06 3612091
ilmare@ilmare.com
www.ilmare.com



accessori - abbigliamento
NAUTICA MERLINO SURF

Lung.re Sireno, 184 - 64019 Tortoreto Lido (Te) - tel. 0861/786562



NAUTICA MERIGGI

ATTREZZATURE ACCESSORI
34133 Trieste - Via Torricelli, 10
Tel. 040/951676



ARNOVECCHIO

rimessaggio - transito
alaghi e vari
V.le G. D'Annunzio, 224
MARINA DI PISA tel. 050/34182

SCRITTE ADESIVE per barche
ABBIGLIAMENTO per equipaggio
da PERSONALIZZARE con RICAMO
ANZIO (RM) - 06.98.31.149

CARICAMENTO

abbigliamento e accessori per la vela
Monza via Arosio 6/a Tel 039/328301
caricamento è un marchio Orza



VELERIA

V.le Traiano 27 Fiumicino ROMA
Tel. 06-650 36 236
www.speedsails.it

Pierregi Marine

Specialisti nella vela
Via Gregorio VII, 496-498 - Roma
tel. 06/66013668 - fax 06/66000548

ERREPI NAUTICA SRL

via del Lago 1, angolo via Sempione
23053 Castelforte Ticino (NO)
Tel. 0331.920937 - Fax 0331.919321
E-mail: info@errepinautica.it - www.errepinautica.it

META MARE

PORTO S. MARGHERITA CAORLE
Viale Venezia, 32 - Tel. 0421/260457

MARÉ DI CARTA

Libri, carte e attrezzature
per la nautica
libreria - punto d'incontro
S. Croce, 222 - 30135 VENEZIA



ARTIGIANO MARINARO
OTTONI LAMPADE
QUADRI MODELISMO
Massimo Bilancini

via Norma Pratelli, 1 - 58022 Follonica Tel. 0566/263428

Via Pelitti 1
Milano
02.2552585



Il meglio
per il mare e
il tempo libero

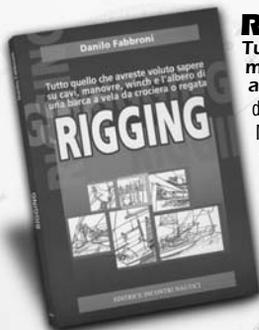


Equipe NAUTICA TUTTO PER LA VELA

Via S. Croce 3, 20122 MILANO
Tel. 02/89406497 - Fax 58101894



emporio della nautica
Via Mantegna, 15 - 20154 Milano
Tel. 02/3319748-3450722 Fax 02/3450722



RIGGING

Tutto quello che avreste voluto sapere su cavi monovela, winch e l'albero di una barca a vela da crociera o regata

di Danilo Fabbroni

Mancava in Italia un libro che trattasse quell'insieme di attrezzature che su una barca a vela hanno come centro l'albero e come motore le vele. Un insieme di cavi, cime, winch, bozzelli, che nella lingua inglese viene definito in una sola parola: "rigging". Danilo Fabbroni, uno dei più grandi esperti italiani in questa materia e da molti anni "rigger" di professione, ha raccolto nel corso della sua attività una moltitudine di appunti e documentazioni. Oggi queste note sono diventate un libro.

160 PAGINE € 15,00

Anche
e-book

EDITRICE INCONTRI NAUTICI - Largo Angelicum, 6 - 00184 Roma
Tel. 06.6990100 - Fax 06.6990137 - www.bolina.it

CARD

PUNTI VENDITA
CONVENZIONATI
CON "BOLINA"



info: adv@bolina.it
06.6990100

 **Attrezzature - Accessori - Strumentazioni!**
Abbigliamento tecnico nautico
10141 Torino - Via Malta, 8/c
Tel. 011.596236
info@maretorino.com Fax 011.5083348

 **Accessori nautici**
47037 RIMINI (FO)
Destra del Porto, 109
tel. 0541/23815

PROVVEDITORIA MARITTIMA
S. GIORGIO
Via Filippo Turati, 42/r - GENOVA
Tel. 010/202534-206805

CANTIERE NAVALE
ARTIGIANO
Calata Gerolamo Boccardo - GENOVA
Tel. 335/6008853 - cesaredelogu@tiscali.it

scuola nautica monza

PATENTI - NOLEGGI - ABBIGLIAMENTO - ACCESSORI - LIBRI
Via Volta, 30 - Monza (MI) - 039-5962245 - info@oceanosd.it

 Forniture nautiche
Elettronica - Libri
Carte nautiche
Via O. Serena, 33 - 70126 Bari - tel/fax 080/5538808

IL PORTICCIOLO LAGO
YACHTING CENTER MAGGIORE
Via Sempione, 86 Castelletto Ticino
Vendita - Installazione - Accessori
Rimessaggio - Gru - Tel. 0331/922141

LUCKY NAUTICA SPORT
di MATTI MARINO V. & C. snc
ATTREZZATURE PER LA VELA
Calata Doria, 38 Portovenere (SP) Tel. 0187/792198

LIBRERIA NAUTICA
LIBRI E SERVIZI
PER LA NAUTICA
Via Via 10 - 00062 - ROMA TEL: 06/4645803
www.librerianautica.it 


ACCESSORI NAUTICI - FORNITURE YACHT
Piazza Conti, 14-16 R - GENOVA
Tel. 010/6041955 - E-mail: ecomare@aleph.it


Via Monte Cadria 9, 00054 Fiumicino (RM)
Tel./Fax 06.6583671 - Cell. 347.5880727
E-mail: info@pettirossosail.it - www.pettirossosail.it

www.ilmarinaio.com
Accessori Nautici
tel. 02 99021636

il Delfino 
FORNITURE NAUTICHE
CORSI SUB - NOLEGGIO CABINATI
23855 Pescate (LC) - Via Roma, 41/A - tel. 0341/282323

YACHTING SCHOOL SARDINIA-RYA Training Centre
riccardogastaldi@gmail.com
www.yachtingschoolsardinia.com
RYA Training Centre
Mob. 0039-3280961604

Forniture e Servizi per la Nautica

Via Monte Cadria, 127
00054 Fiumicino (Roma)
Telefono 06.6584415
www.nautilusmarina.com
magazzino@nautilusmarina.com

PER LO SPORT DELLA VELA
MARINE
Via Diaz, 1 - 25121 BRESCIA
Tel. 030/3759191

NAUTICASTORE
Nuova sede: Via Conti Ruffo, 40/b
Abbigliamento, ricambi, accessori, libri
CATANZARO
www.centrovelaonline.it info@centrovelaonline.it
Tel. 0961 760063 - Fax 0961 769621

COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE
Ship Chandler
SAN NICOLA (LE) V. DE GASPERI, 142
TEL. 0833.233977
vela - nautica - abbigliamento tecnico

212 PAGINE € 15,00

UNA VITA NEL VENTO

Trent'anni in barca a vela
di Angelo Preden

Grandi viaggi per mare, traversate atlantiche in crociera e in regata, navigazioni tra le isole più belle dei Caraibi, del Mediterraneo. In questo libro l'autore ripercorre la sua vita di navigatore e istruttore di vela d'altura. Il lettore scoprirà un marinaio e le sue abilità in costruzione, manutenzione della barca e gusto della scoperta di isole, dalle Antille alla Grecia. Infine Preden propone un proprio metodo semplificato per la navigazione col sestante, frutto di sperimentazioni in venti traversate dell'oceano Atlantico.



EDITRICE INCONTRI NAUTICI - Largo Angelicum, 6 - 00184 Roma
Tel. 06.6990100 - Fax 06.6990137 - www.bolina.it

Notizie, notizie, notizie

Gli operatori nautici si associano

Contarsi per contare: all'insegna di questo slogan si è costituita a febbraio l'associazione *Oni*, Operatori Nautici Italiani. L'obiettivo è di creare un interlocutore degli amministratori pubblici, locali e nazionali, per rappresentare le esigenze dei piccoli e medi imprenditori del settore.

Troppo spesso infatti l'immagine della nautica è associata solo ai grandi cantieri dimenticando che l'ossatura della filiera produttiva è costituita da centinaia di artigiani o piccole ditte, che hanno bisogno di interventi più attenti e mirati per uscire dalla grave crisi che attanaglia il settore nautico. Info: <www.operatorinauticitaliani.org>.

Barche all'asta sul lago di Como

Cinquantatré barche assegnate per asta pubblica al miglior offerente. Lo prevede un bando disposto lo scorso marzo con il quale l'Autorità di Bacino del Lario e dei laghi Minori ha deciso il 10 aprile di trovare un proprietario a molte derive, catamarani, natanti e imbarcazioni a vela o a motore abbandonate o ritrovate fuori dagli spazi di ormeggio regolamentati del lago di Como.

Tante sono in buone condizioni, altre meno, ma tutte partono comunque da prezzi molto concorrenziali e si possono vedere consultando il bando o anche dal vivo nei depositi indicati sulle rispettive schede.

L'asta è prevista il 10 aprile a Menaggio e avviene con il sistema delle offerte segrete da confrontarsi con il prezzo posto a base di gara e assegnazione al migliore offerente. Le offerte devono arrivare all'Autorità di Bacino entro l'8 aprile. Maggiori dettagli e bando si possono consultare sul sito: <www.autorita-bacinario.it>.



Alessandra Sensini nella Giunta del Coni

La campionessa di windsurf Alessandra Sensini è entrata a far parte della nuova Giunta del Coni come rappresentante degli atleti.

La decisione è avvenuta durante l'elezione dei nuovi vertici del Comitato Olimpico Nazionale Italiano, avvenuta martedì 19 febbraio dal Consiglio Nazionale Elettivo del comitato olimpico, che ha portato alla presidenza l'imprenditore romano Giovanni Malagò. La velista toscana con

36 preferenze è stata la candidata più votata tra gli atleti della Giunta. Insieme a lei a rappresentare i professionisti dello sport c'è la campionessa mondiale di salto in lungo Fiona May. Alessandra Sensini nel 2009 è stata anche la prima donna a ricoprire la carica di vicepresidente della Federazione Italiana della Vela.

Salone di Genova in cinque giorni

Cura dimagrante per il *Salone Nautico di Genova*. La più importante rassegna del settore quest'anno infatti si svolgerà dal 2 al 6 ottobre, cinque giorni invece che i consueti nove.

Una decisione che accoglie le richieste avanzate da tempo da molti espositori che in questo modo saranno chiamati a sostenere minori spese. Il salone nautico avrà poi nuovi allestimenti, percorsi merceologici rinnovati e una diversa articolazione degli spazi con più barche in acqua. Allo studio anche una maggiore sinergia con la città grazie all'organizzazione di spettacoli musicali, culturali ed eventi in varie zone. Da se-



L'olimpionica Alessandra Sensini rappresenterà gli atleti nel Coni.

.....
IL "FERRO" D'ACCIAIO - Dalla Lewmar arriva la sorella minore della Delta, l'ottima ma costosa ancora a vomere "spigolosa". Si chiama *Dtx*, ha la stessa forma del modello di punta, ma è in acciaio inox al posto della sofisticata lega Duplex, infatti la garanzia è di tre anni invece che "a vita". Uguali le altre caratteristiche, compreso il piombo nella marra per facilitare la presa e trovare il corretto assetto. È disponibile con pesi dai 6 ai 63 chilogrammi. Info: <www.lewmar.com>. □



TESTA AL SICURO - Il *Sailing Cup* prodotto dalla Gecko ha l'aspetto di un berretto da baseball, ma è realizzato in vetroresina, quindi a prova di urti. All'interno ha un rivestimento gonfiabile che ne aumenta il comfort e permette di mantenerlo saldo, i cinturini sotto-collo, elastici, possono essere rimossi o piegati all'interno. Per chi vuole esagerare c'è anche in carbonio, dal peso di 200 grammi, 80 in meno di quello in Vtr. Info: <www.geckoheadgear.com>. □



SOLE SOTTO CONTROLLO - I regolatori di carica dei pannelli solari assicurano che venga erogata sempre la giusta tensione alle batterie di bordo. Quelli della linea *X60* della SunWare oltre a svolgere questo compito hanno un largo display illuminato che indica lo stato di carica degli accumulatori e un sistema a protezione sia delle scariche troppo profonde, che delle cariche eccessive. In più settano automaticamente la tensione (12 V o 24 V) e si possono tarare in base al tipo di batteria (piombo, Agm, Gel). Sono disponibili per gestire uno (Fox 260) o due (Fox 360) accumulatori. Info: <www.sunware.de>. □



ARIA ALLA BARCA - Non servono fori per fissarlo, né dispositivi di aggancio: l'aeratore *Taku Hatch Fan* si attacca all'osteriggio con delle ventose ed è pronto a entrare in azione. Può essere orientato verticalmente o lateralmente, ha quattro velocità e agisce, a bocca aperta, aspirando aria dall'interno o immettendola da fuori. Il motore è silenzioso, stagno e alimentato con un cavo da collegare alle prese di bordo. In modalità "comfort" consuma meno di un ampere. Info: <www.caframo.com>. □



75 ISOLE IN 7 GIORNI - È un record difficilmente superabile quello del velista australiano Andrew Bird, che in sette giorni ha visitato ben 74 isole. L'impresa l'ha compiuta dal 22 al 29 dicembre scorsi tra la miriade di isole sparse nella Grande Barriera Corallina australiana. Bird l'ha realizzata con la sua barca *Safe Sailing* (10,20 m), in compagnia di due persone e ogni volta sbarcando "fisicamente" a terra, spesso anche di notte se c'era la luna piena. A provare gli atterraggi ci sono foto, filmati e testimonianze. Il tutto è al vaglio del Guinness World Record per il riconoscimento ufficiale del primato. □

Regate, regate, regate

Trenta candeline per il Tan di Livorno

Il Trofeo Accademia Navale di Livorno festeggia il trentesimo compleanno. Dal 20 al 28 aprile negli otto campi di regata allestiti nelle acque antistanti la città toscana 16 classi di derive e imbarcazioni staziate Irc e Orc si sfidano in una settimana di regate.

Agonismo ma anche una festa della vela a cui partecipano Bug, Europa, Dinghy, Vele storiche, 420, Optimist, Vaurien, J24, Tridente 16, 2.4mR, Martin 16 e per la prima volta le classi 555, 29er e Sunfish. Prevista la presenza di oltre venti Marine Militari straniere che come ogni anno gareggiano a bordo dei Tridente 16.

Tra le novità di questa edizione c'è anche *La Veleggiata*, regata costiera aperta a tutti in programma il 30 aprile e il 1° maggio che si svolge davanti al lungomare di Livorno. Negli stessi giorni il Tan ospita *MareLibera*, regata organizzata dall'Unione Italiana Vela Solidale alla quale partecipano oltre 70 barche con equipaggi formati anche da disabili.

Infine va ricordato che per tutta la durata del trofeo è aperto il villaggio *Tuttovela* allestito nel complesso Porta di Mare presso l'approdo 75. Info: <www.trofeoaccademianavale.eu>.

America's Cup Series di nuovo a Napoli

Napoli nel mese di aprile torna a essere la capitale della vela mondiale. Dal 16 al 21 la città del Vesuvio ospita, infatti, una tappa dell'*America's Cup World Series*, il circuito di regate che anticipa la *Coppa America*. Era già accaduto lo scorso anno con un grande successo di pubblico: oltre mezzo milione di spettatori.

Napoli è la sola città europea dove quest'anno saranno in acqua i team in lizza per il prestigioso trofeo e quelle che si effettueranno nel



DI BENEDETTO CHIUDE IL VENDÉE GLOBE - Lo skipper Alessandro Di Benedetto il 22 febbraio ha tagliato il traguardo di Les Sables d'Olonne (Francia) su *Team Plastique* concludendo il Vendée Globe. Per completare il giro del mondo in solitario ha impiegato poco più di 104 giorni attestandosi all'ultimo posto con 26 giorni di distacco dal vincitore François Gabart. Ad accogliere lo skipper una folla di spettatori, compresi gli altri concorrenti.

celebre Golfo partenopeo saranno le regate conclusive del circuito 2012-2013 iniziato lo scorso agosto a San Francisco (Usa). Al termine, sommando i punteggi dei concorrenti con quelli ottenuti nell'edizione 2011-12 del trofeo, sarà decretato il vincitore.

A scendere in acqua sugli spettacolari catamarani AC45 sono

otto team con undici equipaggi in gara, tra i quali i due italiani di *Luna Rossa*: *Piranha*, che in classifica è al secondo posto dietro *Oracle Team Spithill*, e *Swordfish*, in decima posizione. Al timone dei multiscafi tricolore ci saranno Francesco Bruni e Chris Draper.

Anche quest'anno le regate si svolgono nello specchio d'acqua antistante al Lungomare Caracciolo, ma sono precedute da un prologo il 13 e 14 aprile: il *Trofeo Grande Vela*. Sabato 13 si corre la *Velalunga*, regata per imbarcazioni d'altura aperta ai velisti iscritti agli otto circoli campani del comitato promotore, quindi domenica 14 è la volta dei multiscafi AC45, in gara lungo un percorso da via Caracciolo a Pozzuoli e ritorno: 12 miglia di "palco naturale" di fronte la città.

Ricco anche il cartellone di eventi programmati a terra che ha il nucleo centrale nel *Naples America's Cup Village* a Via Caracciolo. Info: <www.americascup.com>.



Il Golfo di Napoli accoglie dal 16 al 21 aprile le regate dell'America's Cup.

Derive, che passione!



Dal 1° al 7 aprile oltre 1.000 velisti provenienti da 53 nazioni si danno appuntamento nelle acque spagnole delle isole Baleari per uno degli eventi più importanti della stagione, tra le novità di quest'anno c'è il debutto del 49Fx e del Nacra 17.

Classi olimpiche a Palma di Maiorca per il Trofeo Princesa Sofia

A PALMA DI MAIORCA, CAPOLUOGO delle isole Baleari (Spagna), dal 1° al 7 aprile si svolgono le regate di uno dei più importanti appuntamenti internazionali delle classi olimpiche, il *Trofeo Princesa Sofia Mapfre*, valido come tappa dell'*Isaf Sailing World Cup*.

A questo evento partecipano ogni anno quasi 1.000 atleti in rappresentanza di 53 nazioni che scendono in acqua sulle classi olimpiche e paralimpiche: 49er, 470 maschile e femminile, Finn, Laser Standard e Radial, RS:X maschile e femminile, Nacra 17, 2.4mR, Skud 18 e Sonar.

C'è attesa in particolare per le due *new entry* della vela olimpica: gli skiff 49 Fx con a bordo un equipaggio femminile e il catamarano Nacra 17 dove è previsto un equipaggio misto. Tra le no-

vità dell'edizione 2013 c'è poi la classe "ospite" del Kitesurf, disciplina che nel 2012 l'Isaf aveva

Un accessorio ibrido aiuta lo spinnaker

Una leggera puleggia girevole (Rf 5) della Ronstan e un solido strozzascotte (468) d'alluminio della Harken. Unendo questi due componenti il francese Antoine Joubert, che effettua regate sui veloci F18 e i Nacra 17, ha trovato il modo di impedire alla drizza dello spinnaker di mollare la tensione durante una gara e far sgonfiare la vela. Il sistema permette infatti la tenuta della cima in ogni posizione. L'idea è stata ripresa e commercializzata dal sito <www.kmnautisme.com> che vende il kit (rivetti compresi) per fissare il tutto sull'albero. □



eletto al rango olimpico, salvo poi tornare sulla decisione a favore del windsurf.

In ogni caso per i giovani kiter l'appuntamento spagnolo può rivelarsi un ottimo test per collaudare lo stesso regolamento di regata Isaf che prevede un percorso a forma di quadrilatero con due boline, due poppe e quattro laschi. Info: <www.trofeoprincesasofia.org>.

Optimist, i vincitori del Meeting di Alassio

La pioggia battente non ha fermato i 129 giovani velisti che nel fine settimana del 9 e 10 marzo sono scesi in acqua ad Alassio (Sv) in occasione del *Meeting Internazionale della Gioventù*, manifestazione dedicata alla classe Optimist.

Al termine delle tre prove disputate dai 79 iscritti alla categoria Juniores (ovvero nati tra il 1998 e il 2001) la vittoria è andata a Lorenzo Mirra, seguito in classifica da Giovanni Kielland e Andrea Totis.

Solo due prove invece per i 50 Cadetti in regata (nati nel 2002 e 2003), che hanno chiuso la classi-



Grazie alla variabilità del clima la primavera offre condizioni ottimali per la vela sportiva



LA STAGIONE DELL'ALTURA

di GIAN CARLO RUGGERI



La Roma per Due è una delle tante regate che ogni anno tra aprile e maggio vedono schierati centinaia di velisti nel medio e basso Tirreno. Una stima delle condizioni meteorologiche e dei venti dominanti attesi in questa porzione di Mediterraneo secondo i dati degli ultimi trent'anni.

ORGANIZZATE DAL CIRCOLO Nautico Riva di Traiano di Civitavecchia dal 14 al 21 aprile si svolgono con partenza dal porto di Riva di Traiano, la XX edizione della regata *Roma per due*, la XIX edizione della *Roma per tutti*, sul percorso di 530 miglia senza scalo Riva di Traiano-Ventotene-Lipari-Riva di Traiano e la IV Edizione della *Riva per due* e della *Riva per tutti*, 220 miglia no stop sempre da Riva di Traiano all'isola di Ventotene e ritorno.

La regione climatica interessata, ossia il medio e basso Tirreno, forma la parte centro Sud

dei versanti omonimi ed è costituita da una fascia costiera pianeggiante della profondità media di 50 chilometri circa e dalla catena degli Appennini. Quest'ultima costituisce una barriera orientata a Nord Ovest e Sud Est nei confronti delle correnti occidentali (III e IV quadrante). L'area è interessata da tre tipi di clima caratteristici: quello *marittimo*, lungo la

fascia costiera; quello *temperato*, con inverno più marcato nelle valli del Tevere e del Volturno, nonché lungo i versanti occidentali dei rilievi al di sotto dei 500 metri e il clima *di collina o di montagna* al di sopra di tale quota.

La particolare e complessa distribuzione dell'orografia, caratterizzata da fenditure e valloni irregolari, contribuisce alla





Un rudimentale sestante composto soltanto da una tavoletta e una sagola debitamente annodata



LA LATITUDINE COL “KAMAL”

di AUGUSTO GUIDOBALDI



Per seguire le rotte fra i porti dell’oceano Indiano i navigatori arabi usavano il “kamal”, uno strumento elementare che consentiva loro di navigare per parallelo semplicemente controllando che l’altezza della stella Polare rispetto all’orizzonte rimanesse invariata.

L’8 LUGLIO 1497 SALPAVA da Lisbona una piccola flotta di tre navi al comando del navigatore Vasco da Gama (1469-1524). A lui il Re del Portogallo, Manuele I, aveva affidato il compito di scoprire la “rotta delle spezie”, tanto cercata da Enrico il Navigatore prima e Bartolomeo Diaz poi fin dall’inizio di quel secolo.

Circumnavigata l’Africa, nell’aprile del 1498 da Gama giunse a Malindi, in Kenya, dove il sultano mise a sua disposizione un esperto navigatore yemenita che lo condusse fino in India attraverso l’oceano Indiano, mo-

strandogli l’agognata “via delle Indie”.

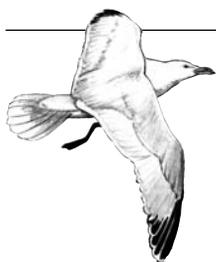
Fu probabilmente in questa occasione che la marineria portoghe-

se conobbe il *kamal*, lo strumento che permetteva ai navigatori arabi di mantenere la rotta durante le loro traversate oceaniche.

ECLISSE DI LUNA DI PENOMBRA IL GIORNO 25

Un leggero offuscamento della superficie lunare indicherà, alle ore 22,07 del 25 aprile, che è giunta al suo massimo un’eclisse lunare di penombra. Ciò significa che la Luna, che quel giorno sorge alle 19,46, poco prima del tramonto del Sole, attraversa solo marginalmente il cono d’ombra creato dalla Terra. Mercurio, Venere, Marte, Urano e Nettuno transitano in prossimità del Sole, che sorge alle ore 06,43-05,57 (gli orari sono quelli estivi riferiti al meridiano centrale del nostro fuso orario) e tramonta alle 19,26-19,58, e restano invisibili. Dopo il tramonto, Giove si può osservare fino alle ore 00,29-23,01 e Saturno fino all’alba. La Luna è nuova il giorno 10 e piena il 25; è all’apogeo il 15 e al perigeo il 27; è calante dall’1° al 9 e dal 26 al 30, crescente dall’11 al 24.

A.G.



I preparativi della spedizione del corsaro britannico Walter Raleigh partito nel 1585 alla conquista del Nuovo Mondo



Al contrario degli insediamenti spagnoli in terra americana, a suo dire violenti e casuali, l'idea dell'aristocratico Raleigh era di fondare colonie con la collaborazione dei nativi.

COLONI INGLESI IN AMERICA

di PAOLO GIORGI

VERSO LA FINE DEL 1500, L'AMERICA AVEVA SI ereditato quel suo nome da Amerigo Vespucci, nome al femminile con il quale il cartografo Martin Waldseemuller aveva gratificato il navigatore spinatosi quasi fino all'imbocco dello stretto che poi troverà Magellano, ma la parte settentrionale di quel continente restava per gli europei sconosciuto.

Un bel giovanotto, ardente, diretto, gran seduttore, capelli odorosi di canfora, Walter Raleigh, aveva un chiodo fisso, colonizzare appunto, l'America. Era riuscito a entrare nelle grazie della Regina d'Inghilterra stendendo sopra una pozzanghera un suo mantello costosissimo sul quale i piedini di Elisabetta quasi volarono, grati di tanta premura.

Walter, stuzzicadenti d'oro tra le labbra, in un antico edificio carico di splendore offertogli dalla sua Regina, Durham House, si affanna a leggere tutto quanto riguarda continenti e navigazioni, avendo in animo di stupire la corte proponendo una spedizione in America, ma non

inviando ignari coloni in luoghi remoti quanto ostili, o almeno, non farlo se non dopo aver saputo tutto dei siti prescelti, anche per la viva voce di qualche testimone nativo, magari catturato a forza e imbarcato nel viaggio di ritorno sui due agili vascelli spediti unicamente, per ora, in perlustrazione. Gli inglesi, ripeteva Raleigh alla sua Regina, non erano come i rozzi spagnoli che, stando a quanto scriveva Bartolomé de Las Casas, decimavano uomini e civiltà.

A capo della spedizione aveva inviato due soggetti ben addestrati nella sua accademia privata a Durham House, dove si tenevano anche lezioni di teoria e pratica della navigazione, Philip Amadas e Arthur Barlowe.

È il 1584. Tappa alle Canarie per vino e acqua, ai Caraibi per frutta e viveri, poi su verso la Florida fino alle sponde sabbiose di Capo Hatteras, oggi Carolina del Nord. Da qui, percorsi gli Outer Banks, penetrati nelle acque di Pamlico Sound, viene de-



Walter Raleigh convinse la regina Elisabetta d'Inghilterra a finanziare l'impresa di colonizzazione delle Americhe.



*Le ultime
proposte
dai cantieri
e i progetti
in corso
d'opera*



Con la bella stagione scendono in acqua le novità presentate agli ultimi saloni nautici, come il cruiser-racer Elan 400; gli operatori del settore, intanto, si preparano a progettare i nuovi modelli.

NOVITÀ PRONTE AL VARO

di FABRIZIO COCCIA

IMESI PRIMAVERILI SONO UN IMPORTANTE TEST PER IL mercato nautico. La produzione è a pieno regime, i distributori si confrontano con ordini e consegne e i cantieri impostano le strategie per i mesi a venire, compresa la scelta dei nuovi modelli di imbarcazioni da portare alle rassegne veliche.

Cercare di capire quali saranno le nuove tendenze del settore velico però non è più così facile. La commistione dei generi tra “crociera” e “regata”, i due cardini sui quali ruota gran parte dell’offerta dei cantieri, diventa infatti sempre maggiore. Su carene con linee d’acqua da Class 40 si trovano ormai interni con quattro cabine doppie e tre bagni. E armi velici in carbonio con sartie in tessile svettano su barche che ammiccano alla crociera, con tughe prendisole e pozzetti con panche sdoppiabili che diventano lettini. Una generazione di sofisticati ibridi che attraggono e al tempo stesso disorientano il velista.

Alcuni elementi caratterizzanti in questi settori, tuttavia, si possono ancora isolare. Per

esempio la propensione nei modelli medio grandi indirizzati alla crociera a realizzare barche “pilot saloon”, o “deck saloon”, caratteristica che esalta le finestrature della tuga e consente di avere un quadrato con vista “panoramica”, rialzato o meno. Che è in fondo la logica conseguenza di interni sempre più grandi, quindi necessariamente luminosi, di cui usufruire non solo in navigazione, ma sempre più spesso in porto o all’ancora.

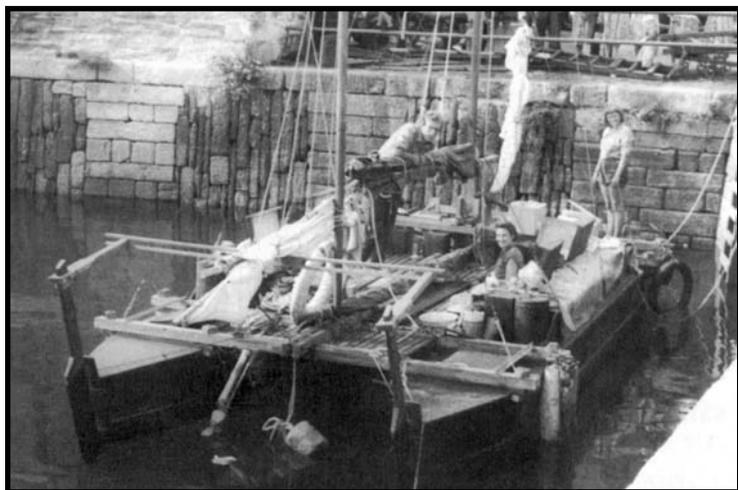
Nei modelli più sportivi, invece, resiste la tendenza delle barche con entrate sottili e baglio massimo che coincide con una poppa sempre più larga e l’immancabile ginocchio posteriore a spigolo, più o meno lungo. Molto veloci nelle andature portanti, un po’ più in difficoltà di bolina o con mare formato.

C’è poi tutta una gamma di modelli che puntano invece sul day sailing, la trasportabilità, o l’utilizzo di materiali ecocompatibili. Un mercato che tutto sommato resta ricco di interessanti proposte. Nelle pagine che seguono ne presentiamo alcune.





*Finalmente
tradotto
in italiano
e disponibile
in formato
digitale
il celebre libro
di James
Wharram*



Precursori della navigazione su multiscafi, quando partirono per attraversare l'Atlantico James Wharram, Ruth Merseburger e Jutta Schulze-Rhnhof avevano 27, 24 e 17 anni.

DUE DONNE DUE CATAMARANI

LA PRIMA EDIZIONE DI *TWO GIRLS TWO CATAMARANS* di James Wharram fu data alle stampe nel 1969. Il libro raccontava il viaggio compiuto dal navigatore inglese tra il 1954 e il 1959 insieme a due donne, Jutta Schulze-Rhnhof e Ruth Merseburger. Con loro aveva prima attraversato l'oceano Atlantico a bordo di un catamarano autocostruito lungo poco più di sette metri, aveva vissuto ai Caraibi su una zattera galleggiante, quindi fatto ritorno in Inghilterra dopo uno scalo a New York (Usa) su un altro catamarano di 12 metri, progettato e allestito nell'isola di Trinidad. Un'avventura eccezionale che tradotta in diverse lingue, fece il giro del mondo.

Col passare degli anni Wharram è diventato uno tra i più stimati progettisti di catamarani, attività che ancora oggi, all'età di 84 anni, conduce infaticabilmente affiancato dall'attuale compagna Hanneke Boon.

Sono stimati in 10.000 i piani velici venduti dalla Wharram Design dal 1960 a oggi. Un successo e un attestato di stima che ha ben poche

possibilità d'essere eguagliato. Se n'è accorto anche l'autorevole Ocean Cruising Club di Londra che il 20 aprile onorerà la prolifica e ininterrotta attività del navigatore consegnandogli l'ambito *Title of Merit*, riconoscimento assegnato per viaggi straordinari o più in generale risultati conseguiti nel settore nautico.

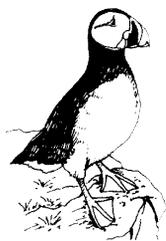
Two girls two catamarans è all'origine di questa straordinaria avventura umana e marinaresca. Un libro di cui quasi tutti hanno sentito parlare ma che, chissà perché, nessun editore italiano aveva finora ritenuto meritevole di traduzione.

Ci ha pensato oggi la Editrice Incontri Nautici, lieta di annunciare tra queste colonne il lancio di *Due ragazze due catamarani*, per il momento solo in versione digitale (e-book).

Non è solo per onorare una persona che merita il rispetto e l'ammirazione che solitamente si attribuiscono a figure storiche dello yachting moderno che la nostra casa editrice ha deciso di tradurre e diffondere questo libro, ma perché quella compiuta dal giovane Wharram fu davvero una grande impresa



Due ragazze due catamarani è disponibile in formato e-book su Bolina.it e nei principali e-shop.



Lo sviluppo di tagli e tessuti sta portando alla ribalta nuove tipologie di armi velici



Nuovi materiali e profili hanno consentito di realizzare vele adatte a specifiche andature.

SVETTANO NUOVE VELE

di ANGELO SINDONI

SEMPRE PIÙ SPESSO NELLE REGATE più importanti del circuito internazionale vengono usate delle vele innovative. Curiosi fiocchi triangolari con alto punto di mura, strani genaker che somigliano a genoa, anomale rande sempre più strette e squadrate. Vele difficili da catalogare nelle tradizionali categorie.

Una tendenza che riguarda soprattutto le vele di prua, dove si è creata tutta una serie di “ibridi” per assicurare le migliori prestazioni nelle andature intermedie dalla bolina alla poppa, e che ha dato luogo a una serie di nuovi spinnaker asimmetrici, una lista di “Code” (arrivati a otto misure) che continua a crescere, e a vele come i Jib Top o gli Staysail.

Alla ultima edizione del *Vendée Globe*, il giro del mondo in solitario, per esempio, anche

il vincitore François Gabart ha utilizzato una vela di prua “segreta”, una specie di trinchetta molto efficace nelle andature al lasco e con mare formato che gli ha consentito di staccare il connazionale Armel Le Cléac’h suo diretto avversario.

Nuove vele possibili anche grazie a membrane speciali e a



Il Code 0 è stato utilizzato per la prima volta nella Whitbread del 1997.

tecniche di lavorazione innovative, come per esempio il “filo continuo”, che hanno permesso di ottenere tagli particolarmente efficienti e che sfruttano al meglio il vento apparente grazie alle alte velocità che le nuove barche riescono a raggiungere rispetto al passato.

Per questo motivo la professione del *sail designer*, ovvero chi realizza le vele, è diventata nella progettazione di una barca, importante come chi disegna lo scafo o gli interni. E le andature tra la bolina larga e il lasco sono diventate quelle sotto stretta osservazione con profili e tagli studiati ad hoc.

Oltre a consentire migliori prestazioni, molte delle più innovative vele sono asimmetriche e quasi sempre avvolgibili, permettendo una facile gestione sia nelle regate in solitario o con



In un cantiere alle porte di Roma un marinaio polacco saldatore esperto ha costruito uno sloop di 13 metri per navigare intorno al mondo



Lo sloop **Piccola** è interamente in ferro. È lungo 13,60 m, largo 4 e pesa 12 tonnellate. È stato costruito in ogni sua componente da una sola persona in 1.500 ore di lavoro.

IL MAESTRO DEL FERRO

POPOLATE DA CIRCA 5.000 IMBARCAZIONI LE ACQUE del fiume Tevere che in prossimità della foce lambiscono l'Isola Sacra di Fiumicino, possono essere considerate a buon diritto il "porto turistico" più grande del Mediterraneo. Tra le banchine dei tanti circoli nautici che animano questa porzione di territorio laziale, si alternano equipaggi, famiglie di ap-

passionati, regatanti e personaggi che sono approdati qui magari dopo migliaia di miglia con curiosi prototipi di imbarcazioni e affascinanti storie da raccontare. Tra questi Henryk Pawel Chrobok un anziano marinaio polacco con base presso il cantiere Tecnomar che a 70 anni continua a sognare l'oceano e per questo ha costruito uno sloop di ferro di 13,60 metri.

L'autocostruttore che sogna l'oceano

Henryk Pawel Chrobok compare alle latitudini della Capitale intorno al 2000 dove è approdato con la sua barca *Ainez*, un ketch di 16 metri che colpisce per la sua evidente vocazione oceanica. È indubbiamente solida, costruita in ferro con scafo a spigolo e lamiere che non lesinano in spessore: 7 millimetri in chiglia, 5 fino al primo spigolo e 4 i due successivi e la coperta.

Il progetto? Non esiste. È frutto dell'ingegno e dell'opera manuale di questo piccolo marinaio settantenne dalla folta barba canuta.

Ainez è stata costruita tra il 1990 e il 1995 in un giardino di Tychy, città della Slesia con l'obiettivo



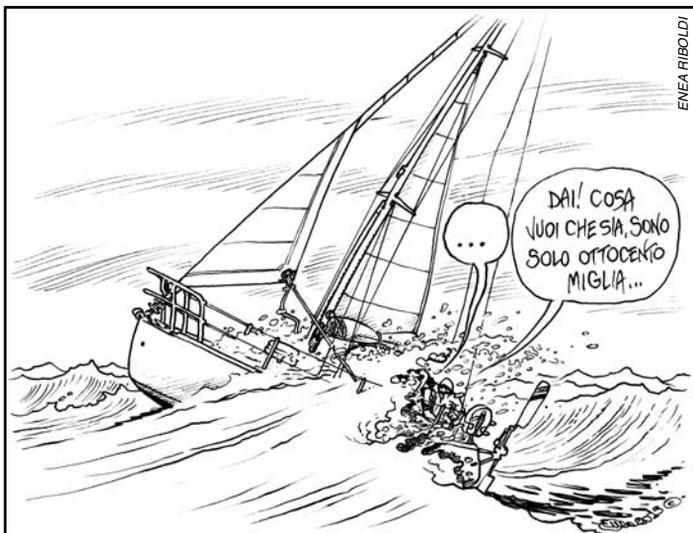
A 70 anni Henryk Pawel Chrobok, ha costruito una barca in ferro di 13 m.

di navigare in oceano e completare il giro del mondo. A bordo ogni cosa, dai verricelli alle redance, dal boma, ai candelieri, dall'ancora alla più piccola puleggia, è stato costruito pezzo dopo pezzo a mano dal suo armatore con un'abilità impressionante. Anche gli alberi sono stati assemblati in officina piegando lamiere di 4 millimetri sino a fargli raggiungere la curvatura desiderata.

Unica eccezione il motore di 60 cv, un Ursus S4003 ricavato da un trattore, marinizzato e collegato all'asse dell'elica per



Durante le navigazioni oceaniche le andature strette stressano equipaggio e attrezzature



MALEDETTA DI UNA BOLINA!

di CARLO AURIEMMA ed ELISABETTA EÖRDEGH

DAL MEDITERRANEO A PANAMA attraverso l'Atlantico, da Panama a Torres attraverso il Pacifico, poi lungo l'equatore attraverso l'Indiano fino all'imbocco del Mar Rosso e da lì, verso Nord fino al Canale di Suez che riporta nel caro vecchio Mediterraneo.

Durante il nostro primo giro del mondo abbiamo quasi sempre navigato col vento in poppa. Lungo tutta questa rotta, 24.000 miglia circa, la parte che siamo stati costretti a fare di bolina si era ridotta alle 800 miglia di risalita del Mar Rosso da Asmara a Suez, perché in Mar Rosso il vento è da Nord in tutte le stagioni dell'anno, e qualche decina di miglia qua e là in altre rare occasioni.

Solo 1.000 miglia di bolina su 24.000 percorse: un lusso e un gran piacere, perché in oceano la bolina è l'andatura di gran

lunga più scomoda, difficile e usurante, sia per la barca che per l'equipaggio.

Finché si fa il giro del mondo evitare la bolina è facile perché la rotta classica si sviluppa lungo quella degli Alisei e si naviga sempre con venti portanti.

Sulle altre rotte invece evitare la bolina è meno facile ma val sempre la pena di ingegnarsi

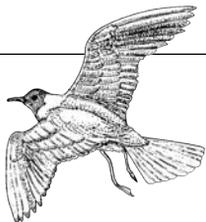


Nel Mar Rosso il vento soffia sempre da Nord, per cui le 800 miglia di risalita devono essere affrontate di bolina.

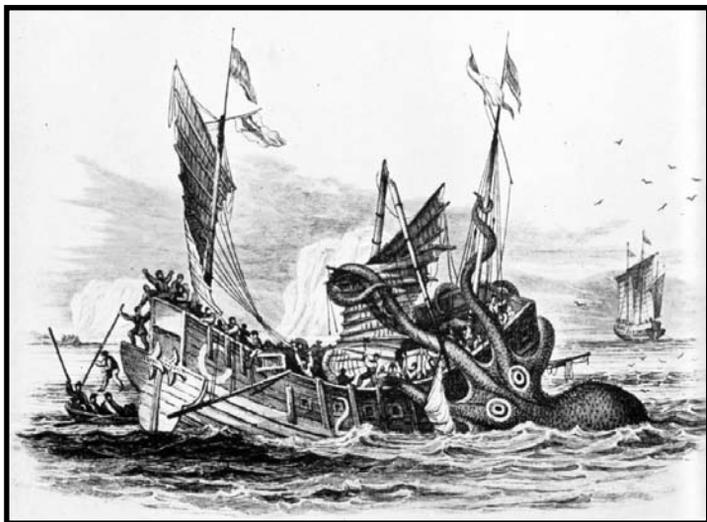
per farlo. Qualche anno più tardi siamo ripartiti, stavolta su una rotta meno scontata. Per uscire dal Mediterraneo abbiamo scelto la porta orientale, quel Canale di Suez che in poco meno di 150 miglia fa passare dalle acque affollate e moderne del *Mare Nostrum* a quelle primitive e assolate del Mar Rosso.

Era novembre quando, lasciato a poppa il golfo di Suez, ci siamo affacciati a quel bacino stretto tra le sabbie assolate dell'Africa e della penisola Arabica che prende il nome di Mar Rosso. Stavolta, col vento che è sempre da Nord, avremmo potuto discenderne le 800 miglia in meno di una settimana. Invece abbiamo impiegato 6 mesi, perché sapevamo che le condizioni meteorologiche, una volta imboccato il golfo di Aden, non sarebbero state buone fino ad aprile.

Sei mesi in un mare pressoché



Le creature orrorifiche protagoniste dei racconti di mare d'altri tempi si sono rivelate spesso frutto della fantasia dei marinai. Ma non sempre



Nel 1801 il naturalista Pierre Denys de Montfort, basandosi sui racconti dei marinai francesi, disegnò una nave imprigionata da un mostro marino gigante dotato di tentacoli.

IL MITO DEI MOSTRI MARINI

di GALILEO FERRARESI

Agli albori della navigazione ai marinai inesperti e privi di conoscenze scientifiche l'immensa massa d'acqua chiamata "mare" appariva misteriosa, imprevedibile e ingannevole. Ma soprattutto abitata nei suoi abissi da presenze divine, animali mostruosi, creature spaventevoli e prodigiose che nel tempo hanno alimentato leggende.

NEL PORTO DELLA CAPITALE danese Copenaghen c'è la statua di una sirennetta su uno scoglio che è diventata il simbolo della città stessa. Ma esistono veramente le *sirene*? Sono mai esistite?

Il fatale canto delle sirene. Nell'*Odissea* omerica Ulisse, dopo avere tappato le orecchie dei marinai, si fa legare all'albero della nave in modo da udire il

canto delle sirene senza potersi lanciare verso di loro, ma questo stralcio del poema epico non ci basta per essere certi della loro esistenza. I greci, come tutti gli esseri umani quando si trovavano di fronte a qualcosa che non conoscevano, cercavano di spiegarlo con le nozioni di cui disponevano. La prima volta che

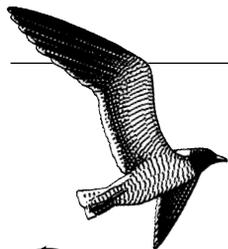


Creature marine leggendarie, per metà pesci e per metà donne, le sirene sono state celebrate da Omero nell'Odissea.

si trovarono a combattere contro l'esercito persiano per esempio videro degli esseri strani, degli uomini con quattro gambe che correvano velocissimi. Terrorizzati da questi mostri che andavano loro incontro e li uccidevano a sciabolate, tentarono di fuggire ma non evitarono una strage.

Quei mostri furono chiamati *centauri* e li troviamo ancora oggi raffigurati in centinaia di immagini e sculture. In effetti i centauri non erano altro che degli uomini a cavallo, animali all'epoca sconosciuti dai greci. Sono passati i secoli ma il ricordo di quel mito rimane, tanto che per esempio i motociclisti vengono ancora chiamati *centauri*.

Il *lamantino*, nel mondo anglosassone *manati*, è un grosso mammifero marino della famiglia dei *trichechidae*. Il suo peso si aggira sui 500 chilogrammi con una



Per i navigatori oceanici anche nell'era dei satelliti un apparecchio a onde corte resta lo strumento più adatto per comunicare



Con una radio Hf oltre a potere comunicare a grandi distanze, disponendo di un pc e un modem, si può riuscire a inviare e-mail, scaricare carte meteorologiche, inviare foto, testi, etc.

UNA RADIO (HF) PER AMICA

di ANDREA GIORGETTI

ANCORA OGGI NELL'EPOCA DELLA BANDA LARGA, navigando lontani dalla costa o trascorrendo lunghi periodi in paesi stranieri, avere internet a bordo non è per la maggior parte dei diportisti economicamente sostenibile. Anche quando si è a terra, per disporre di una connessione spesso si è costretti a ricorrere ai wi-fi dei *cyber cafe*. Sembra quasi strano al giorno d'oggi riuscire a vivere sen-

za essere collegati alla "rete", eppure è possibile. Senza internet si possono dare notizie a casa, scrivere post sui blog, far vedere agli amici dove ci si trova e trascorrere anche diverso tempo a chiacchierare con persone lontane. Come? Semplice, con la radio a onde corte. Chiamatela Ssb, o radio Hf, è sempre lei che da anni tiene in contatto migliaia di velisti col mondo. Vediamo come.

E-mail, il meteo e due chiacchiere

La radio a onde corte (chiamata spesso "Ssb" nel mondo nautico, da Single Side Band la modalità di emissione utilizzata dall'apparecchio), anche se è uno strumento relativamente datato, è ancora un'ottima fonte di informazioni a basso costo per i velisti che navigano in altura.

Infatti con questo strumento si possono ascoltare i bollettini meteorologici anche quando si naviga lontano dalla costa e,



quindi, fuori dalla portata della radio Vhf.

Inoltre con un normale cavetto audio dal costo di pochi euro, collegando la radio a un computer è possibile scaricare il *Weather fax*

e visualizzare sullo schermo carte meteorologiche aggiornate o ricevere il *Navtex*, il servizio internazionale che oltre alle informazioni meteo offre l'opportunità di consultare bollettini di navigazione e gli Avvisi ai Naviganti.

Per chi ha la patente di radioamatore, è possibile inviare e ricevere anche e-mail grazie all'eccellente servizio fornito da *Winlink*. Si tratta di un sistema a copertura globale (quindi usu-

Regata



Imparare a riconoscere i principali segnali visivi è il primo passo per avvicinarsi al mondo delle competizioni



LA PAROLA ALLE BANDIERE

ANCHE PER CHI HA UN'INDOLE non competitiva o una barca da crociera, partecipare a una regata può essere una tentazione a cui cedere. Prima di tutto perché è un'esperienza divertente, e poi perché consente di stare in mezzo ad altri "malati di vela", aiuta a vincere la prigrizia da banchina e a creare un equipaggio affiatato.

Provare è facile, magari in un circuito di club non troppo competitivo, o in regate a "vele bian-

che" se non ci si vuole cimentare in alzate, ammainate e strambate con lo spinnaker.

Però per muovere i primi bordi tra le boe occorre conoscere qualche regola di gara. Almeno le fondamentali. E anche imparare il significato delle bandiere, che è il "linguaggio" con il quale gli organizzatori dialogano con i concorrenti prima e durante la regata.

Conoscere questo strano alfabeto evita per esempio di restare

a ciondolare sulla linea del via quando tutte le barche sono partite, o di continuare a navigare su un bordo se il campo di gara è stato spostato.

Bisogna innanzi tutto tenere conto che i cosiddetti segnali visivi, ovvero le bandiere esposte, sono gli unici previsti dal regolamento per comunicare con le barche in gara, salvo diverse disposizioni nelle istruzioni di gara.

Le bandiere sono quelle del Codice Internazionale dei segnali.

SEGNALI PREPARATORI



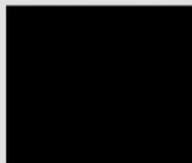
P - Un minuto alla partenza.



I - Un minuto alla partenza è in vigore la regola 30.1.



Z - Un minuto alla partenza più percentuale di penalità.



Un minuto alla partenza più squalifica al via.



*Due amici
e due barche
per un viaggio
in solitario
alla scoperta
delle coste tunisine
da Tabarka a Kelibia*



In Tunisia i venti e le temperature cambiano repentinamente e lungo le sue coste spesso soffia un intenso Maestrale che permette di spostarsi velocemente da una meta all'altra.

TUNISIA DA OVEST A EST

di ARMANDO ADDATI

PER CHI AMA VIAGGIARE VERSO litorali ancora selvaggi la costa tunisina che va da Tabarka a Kelibia offre momenti di magia d'altri tempi.

A luglio del 2012 insieme a un amico partiamo con le nostre due barche, un Grand Soleil 39 e un Ovni 39, in solitario da Capo Teulada, in Sardegna, per raggiungere Tabarka.

Dopo 120 miglia spinti da un bel Maestrale, in diciotto ore arriviamo sulla costa tunisina. Il canale è attraversato da centinaia di navi ed è pertanto richiesta molta attenzione. Alle prime luci del mattino, con la circo- spezione di chi arriva in un Pae-

se sconosciuto, imbocchiamo l'entrata del marina con il motore al minimo.

Il porticciolo di Tabarka è una specie di largo canale che finisce in un piccolo bacino posizionato nel cuore del paese. Non sapendo dove ormeggiare chiediamo informazioni e gesticolando uno degli addetti agli ormeggi ci indica un posto in doppia fila accanto a due barche a motore. Da come sono eseguiti i nodi sulle bitte intuimmo che di marineria ne sanno poco, in compenso i sorrisi e i "benvenuti in Tunisia" ci fanno capire che qui l'ospitalità è sa-

cra. Per espletare le formalità di ingresso un addetto del marina ci conduce dalla Garde Nationale. L'ufficiale, seduto sotto un ombrellone, ci chiede alcune informazioni e ci fa compilare il foglio di permesso di entrata e di uscita, comprese le soste. Passiamo poi in dogana dove compiliamo la scheda di dichiarazione dei nostri valori e degli oggetti presenti a bordo (alcol, sigarette, apparati elettronici, radio vhf, attrezzatura da pesca, fucile subacqueo, etc.); queste



Tabarka e la sua rocca

Refitting



La rimozione della vernice da scafi in metallo ferrocemento o vetroresina richiede interventi e strumenti diversi. Vediamo quali sono i più efficaci



L'idrosabbatura, ossia l'impiego di acqua ad alta pressione per mettere a nudo lo scafo, ha il vantaggio di non sollevare polveri tossiche ma è meno efficace rispetto ad altri trattamenti.

UNO SPECCHIO DI CARENA

di MARCO COBAU

DOPO AVERE AFFRONTATO LA sverniciatura di imbarcazioni in legno (*Rimuoviamo l'antivegetativa*, BOLINA n. 306, pag. 85), consideriamo ora altri materiali.

Scafi in metallo. La costruzione in metallo, per quanto attiene la nautica da diporto, ha seguito l'applicazione di tale materiale nel settore navale. Le leghe metalliche impiegate sono infatti quelle a base di ferro (acciai al carbonio e inossidabili) e quelle a base di alluminio (leghe leggere).

La pulizia e la messa a nudo di una superficie metallica, rimuovendo sia ossidi che pitture, è tecnologia nota che si basa sull'abrasione dei suddetti materiali scagliandovi sopra a grande velocità prodotti aventi durezza superiore a quella propria delle sostanze da asportare e a quella delle leghe metalliche di supporto: questa tecnologia viene

definita con il termine di *sabbatura*. Il nome deriva dal primo materiale abrasivo efficacemente impiegato, ovvero la sabbia silicea (quella della Versilia è da sempre la preferita in Italia) scagliata sulla zona da ripulire con aria compressa.

La sabbatura tradizionale tuttavia solleva una polvere che va a depositarsi nei dintorni, oltre a essere molto nociva per gli operato-



L'opera viva va trattata con tecniche e materiali capaci di eliminare le pitture senza però compromettere lo scafo.

ri che devono attrezzarsi con scafandri di protezione.

Da ciò la ricerca di abrasivi alternativi e privi di tali effetti collaterali, come scaglie di resina dura, micro trucioli metallici, loppa di fonderia (cioè i residui della fusione del minerale ferroso negli altiforni), cristalli di ghiaccio secco (anidride carbonica allo stato solido), polvere di gusci di nocchie e addirittura sola acqua ad altissima pressione, insomma prodotti che negli auspici degli inventori non dovrebbero lasciare disastri ambientali e sanitari (silicosi) dietro di sé.

Un'altra via per evitare questi spiacevoli effetti collaterali è rappresentata dall'uso di acqua a forte pressione, impiegata al posto dell'aria come veicolo di trasporto dell'abrasivo tradizionale: si tratta dell'*idrosabbatura* che ha il vantaggio di non al-

Fai-da-te



*Qualche gradino
fissato a dovere
e arrampicarsi
in cima alla barca
non è più
un problema*



Discutibili esteticamente, i gradini sull'albero della barca sono sicuramente il modo migliore per salire in maniera comoda e sicura, per effettuare ispezioni o manutenzioni.

SU E GIÙ DALL'ALBERO

di ANGELO PREDEN

I GRADINI FISSATI SULL'ALBERO DI una barca sono indubbiamente un accessorio molto utile. Salire in testa d'albero con le proprie forze, anche se sempre in sicurezza tramite una imbracatura alla quale unire una drizza controllata da un assistente, è infatti tutta un'altra cosa.

I gradini si possono realizzare con una barra piatta di alluminio, larga 20-25 millimetri e con spessore di 4-5 millimetri, che a risultato finito saranno come nelle foto accanto.

Bisogna acquistare delle barre d'alluminio che siano anodizzate o verniciate a polveri, in quest'ultimo caso si trovano solo di colore bianco.

Le barre anodizzate si reperiscono anche nei negozi di bricolage, mentre quelle bianche, se ci sono difficoltà a reperirle, si può provare a rivolgersi presso

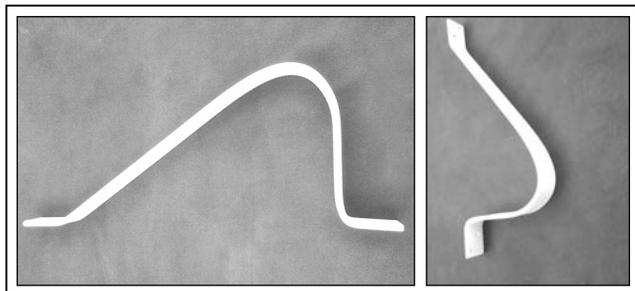
dei tappezieri, che le usano per zavorrare le tende per gli arredamenti delle abitazioni.

Nello schema pubblicato nella pagina seguente sono indicate le misure per realizzare dei gradini sicuri.

In ogni caso per non correre rischi è meglio controllare la misura e la larghezza del proprio piede con la scarpa calzata. Non bi-

sogna infatti dimenticare che si deve salire in testa d'albero sempre usando le scarpe.

Sarebbe bene anche misurare la lunghezza del "passo" più comodo per salire (che dipende dalla statura), questo per collocare i gradini a una distanza corretta l'uno dall'altro: un valore medio può andare dai 40 ai 45 centimetri. In più occorre consi-



I gradini per salire sull'albero possono essere di alluminio anodizzato o verniciato, vanno fissati con rivetti di alluminio (o ergal) per evitare corrosioni.



**I maxi multiscafo
“Geronimo”
al comando
dello skipper
francese
De Kersauson
ha battuto
numerosi record**



Disegnato nel 2000 da Marc Van Pethenghem e Vincent Lauriot-Prévost e realizzato dai cantieri Multiplast, **Geronimo** era all'epoca il più grande trimarano mai costruito.

IL TRIMARANO “APACHE”

COMPLETARE IL GIRO DEL MONDO in meno di 60 giorni, è con questo obiettivo che lo skipper Olivier De Kersauson inaugura nel 2000 il nuovo millennio. Del resto le corse a vela in oceano sono il chiodo fisso di questo marinaio bretone, allievo di Eric Tabarly, che ha vinto la *Withbread*, il *Fastnet*, la *Sydney Hobart* e che un giro del mondo lo ha già chiuso nel 1997 con il trimarano *Sport Elec* (27,30 m) in poco più di 70 giorni.

Ma il navigatore francese intende abbassare quel primato. Per farlo ha bisogno di una barca speciale, più grande, sempre un trimarano. Una scelta controcorrente, perché al tempo sono i maxi catamarani, come *Club Méditerranée* (33,50 m) e *Playstation* (32 m) a occupare la scena dei record oceanici.

Affida il progetto agli architetti Marc Van Pethenghem e Vincent

Lauriot-Prévost (già ideatori di *Sport Elec*) e all'equipe di Gilles Ollier dei cantieri Multiplast, all'avanguardia nella lavorazione delle fibre in composito.

Nasce così *Geronimo*, il più grande trimarano fino ad allora mai realizzato, lungo 33,80 metri per 21,10 di larghezza. La costruzione è in sandwich di carbonio e schiuma di Nomex e il dislocamento di questo gigante

è di 20 tonnellate. La barca è in generale votata alla semplicità, seguendo la teoria “meno c'è, meno si rompe”: lo scafo centrale per esempio adotta come appendici, oltre alla pala del timone, una lunga pinna di deriva retrattile (con pescaggio da 1 a 5 metri), ma non sono previste pinne stabilizzatrici sugli scafi laterali.

Il piano di coperta raggiunge i 600 metri quadrati, anche se è circa la metà quella effettivamente calpestabile dall'equipaggio. Il pozzetto è sdoppiato in una postazione collocata verso prua riservata ai rinvii di manovra, alle torrette dei grinder e ai grandi winch che gestiscono drizze e scotte (tutte in kevlar), mentre più a poppa c'è la zona riservata al timoniere provvista di una capottina strutturale con ampie finestre per condurre la barca con maltempo. Tecnologico l'albero



L'idea di Olivier De Kersauson era quella di navigare su un multiscafo gigantesco, ma del tutto semplice da gestire.

Hanse 400

Versatilità e comfort caratterizzano questo modello tedesco dagli interni disponibili in sei versioni

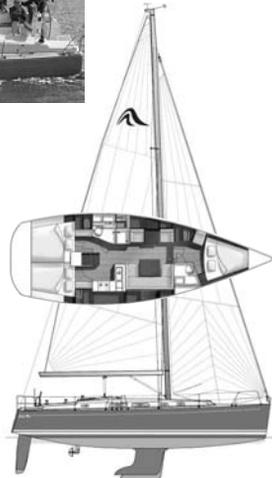
L'HANSE 400 È STATO PRESENTATO dal cantiere tedesco nel 2006. È una barca da crociera che ha come punto di forza la versatilità.

È infatti disponibile con sei versioni di interni che a partire da un quadrato comune offrono la possibilità di scegliere tra diverse soluzioni per le cabine (due o tre) o la disposizione dei bagni e della cucina. Di linee eleganti è progettata dallo studio Judel



dati tecnici

lunghezza m	11,99
larghezza m	4,04
pescaggio m	1,65/1,98
peso t	8,50
velatura mq	88,40



& Vrolijk. Lo scafo e la coperta sono realizzati in sandwich di balsa mentre la carena è laminata a pieno. Il pozzetto è largo e protetto da una cappottina, dominato dalla grande ruota del timone con consolle centrale.

La tuga è provvista di passavanti di generose dimensioni. Il fiocco è autovirante e un piccolo bompreso consente di murare le vele asimmetriche. □

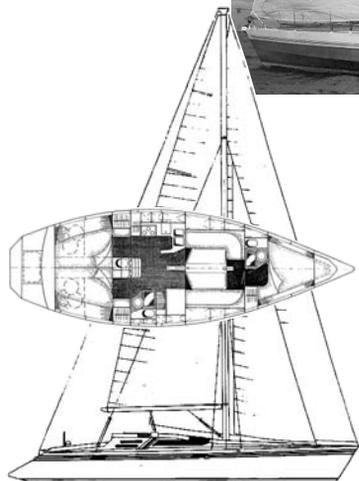
dati tecnici

lunghezza m	11,99
larghezza m	3,95
pescaggio m	0,70/2,20
peso t	8
velatura mq	80,70



Ovni 39

Scafo in alluminio e deriva mobile sono le caratteristiche di questo dodici metri votato all'altura



LE BARCHE IN ALLUMINIO DEL cantiere Ovni sono apprezzate per la solidità e le qualità marine. Non fa eccezione l'Ovni 39, disegnato da Philippe Briand alla fine degli Anni 90.

Pensato per la crociera d'altura ha lo scafo a spigolo, lunghi slanci con un grande spiaggetta di poppa, tuga bassa e deriva mobile che riduce il pescaggio da 2,20 a 0,70 metri. L'attrezzatura di co-

perta è di qualità, l'armo è in testa d'albero, completo di una trinchetta e sartie volanti, non strutturali.

Gli interni sono rifiniti con cura e luminosi; la zona cucina è disposta a "U" e consente di appoggiarsi ai ripiani, a barca sbandata, senza perdere l'equilibrio, ci sono tre cabine doppie, due bagni, due sedute in quadrato trasformabili in cuccette e un tavolo da carteggio sulla dritta. □

Moody S38

Un cabinato affidabile made in UK progettato da Bill Dixon per l'altura



dati tecnici

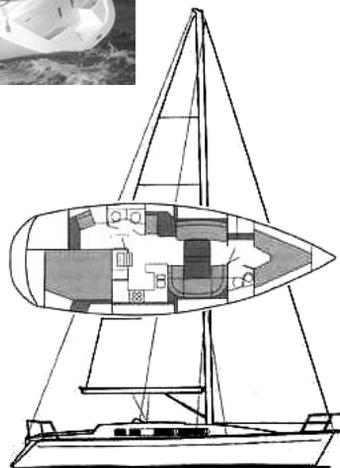
lunghezza m	11,58
larghezza m	3,95
pescaggio m	1,50
peso t	8,70
velatura mq	75

Il **Moody S38** è una barca da crociera dalle linee moderne e gli interni voluminosi realizzati dall'omonimo cantiere inglese su progetto dell'architetto Bill Dixon.

Lo scafo ha linee classiche, è costruito in vetroresina con anima in balsa, baglio massimamente centrale e deriva con pescaggio di 1,90 o 1,50 metri. Il piano velico è equilibrato, con armo in testa d'albero e superficie velica contenuta. Il poz-

zetto è confortevole e protetto da un paraspruzzi, un apposito winch posto a sinistra del pozzetto è dedicato alla sagola del rollafiocco.

Gli interni sono curati, allestiti con legni pregiati, disponibili con due (versione armatoriale) o con tre cabine, entrambe con due bagni. La cucina è disposta sulla dritta e il tavolo da carteggio sulla sinistra. È stato costruito dal 1995 al 1998. □



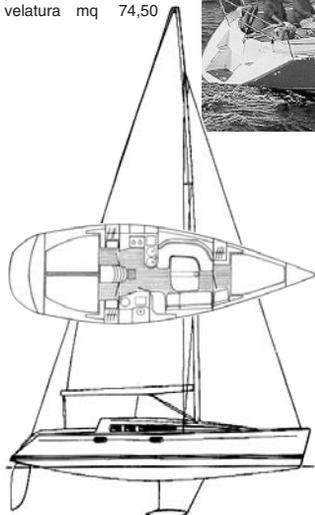
dati tecnici

lunghezza m	10,10
larghezza m	3,49
pescaggio m	1,96
peso t	6,2
velatura mq	74,50



Sun Fast 36

Philippe Briand ha firmato per il cantiere francese un modello sportivo facile da manovrare e dagli interni spaziosi



PRODOTTO DAL 1992 AL 1998 il **Sun Fast 36** fa parte della gamma crociera-regata del cantiere francese Jeanneau.

Disegnato da Philippe Briand ha una carena sportiva con sezioni sottili, superficie bagnata ridotta ed è realizzato in vetroresina con rinforzi in Aramat e Kevlar al fine di renderlo più solido e rigido; la coperta è in sandwich di vetroresina con anima in balsa. È una barca boliniera, stabile, piut-

tosta involata e reattiva alla barra.

La coperta ha una tuga bassa percorribile con sicurezza e i 4 winch sono collocati tutti sopra il tambucio per lasciare spazio al pozzetto; questo è diviso in due da un alto trasto della randa ed è profondo e protetto. All'interno ci sono tre cabine, cucina, bagno, un quadrato con doppia seduta e un piccolo tavolo da carteggio. □



Una navigazione nel Nord Adriatico nella ancora fresca primavera mette alla prova la determinazione e le certezze di un velista



INQUIETUDINI DA SOLITARIO

di CHRISTIAN BONINSEGNA

LEI ERA LÌ, ORMEGGIATA TRANQUILLAMENTE alla sua banchina con le solite cime recuperate da vecchie drizze e vecchie scotte. Non importava che gli ormeggi fossero uguali tra loro, non aveva senso che l'ordine che regnava a bordo, le cime ordinate dai colori abbinati affinché fossero sempre distinguibili, si estendesse anche a quei vincoli che trattenevano la barca alla terraferma, lontana dal suo ambiente naturale, quasi come zavorre che impedivano ai sogni di volare.

Era presto e le prime luci del giorno creavano un'atmosfera magica, con le ombre ancora lunghe sullo specchio d'acqua perfettamente liscia del porto. La primavera era da poco iniziata e l'odore della salsedine si mescolava a quello dei primi fiori.

Era difficile descrivere il profumo, soprattutto quello del ma-

re. Decise però di provarci, consapevole che se ci fosse riuscito gli sarebbe rimasto per tutta la vita. Chiuse gli occhi e ispirò. Scoprì che era simile a un abbraccio che lo avvolgeva deciso e delicato e si sentì come quando si incrocia lo sguardo di una donna amata, a un tempo pericoloso e rassicurante.

Era tutto l'inverno che progettava questo viaggio. Aveva pianificato le rotte, verificato gli approdi e organizzato le tappe affinché anche per un solitario come lui non fosse stato necessario affrontare più di una notte fuori. Aveva anche verificato in quali porti avrebbe potuto trovare riparo in caso

di maltempo. La barca era pronta, il motore revisionato e così tutte le manovre di bordo. Aveva imbarcato acqua, gasolio e cambusa per una decina di giorni, la cerata, gli abiti pesanti e la solita giacca rossa, ormai consunta, che tanto amava.

Quella giacca lo aveva accompagnato in quasi tutte le sue av-

venture fin da quando, a diciotto anni sua madre gliela regalò comprandola in un negozio sul canale del porto.

Quella mattina di aprile era ancora fresco ma sapeva che il sole avrebbe assicurato poco a poco

una temperatura gradevole. Le previsioni davano tempo buono per almeno i due giorni

