

# BOLINA

## raccolta 2011



EDITRICE INCONTRI NAUTICI  
Extrait de la publication

PASQUALE DE GREGORIO

# IL MIO VENDÉE GLOBE

DIARIO DI BORDO DI UN GIRO DEL MONDO

**E-BOOK**

158 giorni in solitario  
attraverso gli oceani

**7 euro**

EDITRICE INCONTRI NAUTICI

MENSILE

# BOLINA®

*Andar per Mare*

[www.bolina.it](http://www.bolina.it)

€ 4,50

Svizzera Tic. 10 FS

Inserzioni gratuite

• **Accessori**  
**NOVITÀ IN MOSTRA**  
**AD AMSTERDAM**

\* pag. 47

ANNO 27 • N. 282 • GENNAIO 2011

Poste Italiane S.p.A. - Sped. Abb. Postale - DL 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
art. 1 comma 1, DCB Roma

10282



9 771121 310002

• **Oceano**  
**LE ROTTE**  
**A SENSO UNICO**

\* pag. 67

• **Soccorso**  
**COME ISSARE**  
**IL NAUFRAGO**

\* pag. 61

Extrait de la publication

**QUIZ**  
**BARCHE:**  
**QUANTO**  
**NE SAI?**

\* pag. 55

**SOMMARIO****ATTUALITÀ**

Mets: la fiera di Amsterdam	Pag. 47
Il marinaio bricoleur	» 79
<b>RUBRICHE</b>	
Lettere a BOLINA	» 5
Fasi lunari di gennaio	» 6
Spazio aperto	» 8
Risposte brevi	» 10
Ida Castiglioni: Il primo armo flessibile	» 11
Giancarlo Basile: La trinchetta	» 16
Rodolfo Foschi: Sartiame e bulbo	» 18
Notizie, notizie	» 24
Velamondo	» 26
Avvisi Nautici	» 29
Novità e curiosità	» 30
Regate, regate	» 32
Vela in breve	» 36
Derive che passione!	» 37
Secondo look	» 93
Inserzioni gratuite	» 101

**A BORDO**

Il confronto delle carte	Pag. 41
Longitudine "zero"	» 43
Hodgson: l'orrore del mare	» 45
Quiz: conosci la barca?	» 55
Come issare il naufrago	» 61
Levante, aria di pioggia	» 66
Rotte a senso unico	» 67
Il diporto nel tempo	» 71
Lungo le coste del Borneo	» 75
Vhf: scelta e manutenzione	» 82
Terminali e nodi d'arresto	» 85
2010: l'anno dei miracoli	» 87
Kennex 380, voglia di oceano	» 91
<b>SAPORE DI MARE</b>	
La burrasca rende saggi	» 95
Le gioie intime di una "Barcolana"	» 96
Snipe: dieta e ginnastica	» 97
"Chef de bord" a Les Glénans	» 98
Bianchetti, un eroe del mare	» 100

Per le condizioni di abbonamento vedere a pagina 13

*Un tempo chi a bordo di un veliero oltrepassava l'Equatore, poteva dirsi automaticamente "figlio di Nettuno". Un titolo che tra i membri dell'equipaggio imponeva il rispetto che si era soliti riconoscere solo ai veri marinai. Chi invece, appena imbarcato, ancora non poteva vantare una così altisonante discendenza, era immancabilmente oggetto di scherno, derisione e di ancora meno raccomandabili riti iniziatici.*

*Quella linea invisibile, che al grado zero di latitudine separa*

*la Terra in due emisferi, era dunque un traguardo ambito per chi navigava, un obiettivo da perseguire.*

*Per molti è ancora così, e a buon diritto: passare l'Equatore a bordo di una barca a vela è tutt'oggi un'impresa degna di questo nome. Ma di mete in*

*mare ne esistono molte, tante quante sono le latitudini. E ogni velista ha mosso i primi passi tra le onde inseguendone una, finché non l'ha raggiunta e superata.*

*È quello il nostro Equatore, il momento in cui realizziamo che a un obiettivo ne seguirà sempre un altro e che, indipendentemente dalla loro lunghezza e difficoltà, le rotte tracciate sulla carta non sono che il pretesto per farci spendere più tempo possibile tra i flutti.*

*Buon vento!*

AL VOSTRO SERVIZIO 24 ORE SU 24



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

DECORRENZA DA QUALSIASI MESE

In copertina: "Presque Isle", Barcolana Classic 2010, Trieste - 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: Luigi Arena, Giancarlo Basile, Hilde Bianchi, Gianpaolo Karis, Marco Cobau, Stefano Colitti, Pasquale De Gregorio, Danilo Fabbri, Rodolfo Foschi, Augusto Guidobaldi, Rossella Malaspina, Antonio Pezzoni, Cino Ricci, Gian Carlo Ruggeri, Sauro Servadei, Marco Sassu, Fabio Fiori, 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), € 47,50 (Europa), versamenti: **ccp. 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 comunicazioni informative agli abbonati (Legge 675/96).

## NON SI PUBBLICANO LETTERE ANONIME

Tutta la corrispondenza, anche se spedita via e-mail, deve avere l'indirizzo completo del mittente. BOLINA non pubblica racconti, testimonianze, inserzioni e lettere anonime, siglate o solo firmate: i lettori sono benvenuti su queste pagine solo se dichiarano il loro indirizzo completo.

## Campi boe? Ecco i vantaggi

Vorrei spendere alcune parole in favore dei tanto discussi campi boe che stanno sorgendo in alcune località italiane.

Sicuramente i campi boe sono più rispettosi dell'ambiente sottomarino di quanto possono esserlo gli ancoraggi tradizionali. Il fatto stesso che il ministero dell'Ambiente li abbia addirittura imposti, per esempio all'isola dell'Asinara, ne è una riprova. Inoltre le boe hanno un modesto impatto ambientale e possono essere facilmente rimosse qualora se ne ravvisi la necessità.

Un campo boe consente di ospitare nella stessa area marina più imbarcazioni di quante ne possono stazionare alla ruota. Ciò a causa della maggiore lunghezza di catena che richiede un ancoraggio tradizionale, rispetto a quello di un corpo morto.

Da ultimo, ma non per minore importanza: chi si fiderebbe di lasciare la propria barca all'ancora, incustodita, scendendo a terra col tender per fare un'escursione nei dintorni? Chi dormirebbe tutta la notte all'ancora, senza imporsi di verificarne la tenuta, a intervalli di



tempo regolari? In definitiva, pur in presenza di uno svantaggio economico, la praticità di attracco e la

sicurezza di ormeggio alla boa possono rappresentare un ragionevole compromesso tra diverse esigenze in conflitto tra loro.

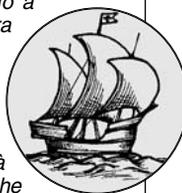
GIORGIO LANDONIO  
Lecco

## QUESTO NUMERO

**Festeggiamo il nuovo anno** con un numero frizzante e ricco di argomenti: a cominciare dalle novità in ambito di accessori scovate dal nostro inviato al *Mets* di Amsterdam, la fiera delle attrezzature nautiche (pag. 47). Un po' per gioco, un po' per valutare le proprie conoscenze nautiche, un quiz dedicato alle barche (pag. 55). La manovra di recupero dell'uomo a mare è nota ai più. Ma come issare il naufrago a bordo una volta che lo si è raggiunto? (Coccia, pag. 61). Gli oceani sono dominati da venti e correnti costanti. Vediamo come sfruttarli per il giro del mondo (Auriemma e Eördegh, pag. 67). Seguono il resoconto di un rally nel Borneo (Clerici e Vittoria, pag. 75), una retrospettiva sul diporto nautico (Selvaggio, pag. 71), indicazioni sui corsi per la manutenzione di bordo (Ingiosi, pag. 79) e istruzioni per scegliere e installare la radio Vhf (Karis, pag. 82). In più schede di barche, notizie, inserzioni, regate, etc. Buon vento! □

*La questione legata ai campi boe sta stimolando la discussione tra i nostri lettori. Da una parte c'è chi sostiene che il mare deve essere libero e fruibile senza dover necessariamente corrispondere un obolo a qualcuno; dall'altra chi, come il lettore Giorgio, tende a evidenziarne gli aspetti positivi.*

*Dal canto nostro riteniamo, come già volte sottolineato, che sia necessario un equilibrio. Si promuova l'istituzione di campi boe in aree protette a tutela dell'ambiente sottomarino o in sostituzione alle megalitiche opere di cementificazione del litorale causate dai sempre più fiorenti porti turistici. Ma si preservino anche tratti di costa liberi, dove dare fondo all'ancora. Che il diportista sia insomma effettivamente libero di scegliere se affidarsi alla sicurezza offerta da un corpo morto o a quella del proprio ferro.*

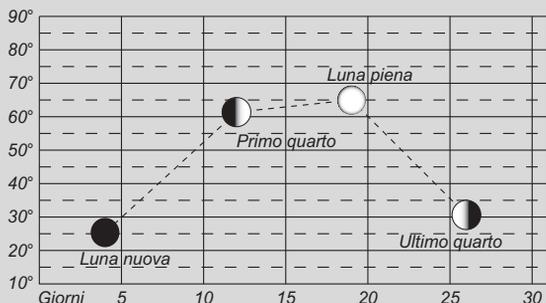


## LUNA DI GENNAIO: NUOVA IL 4, PIENA IL 19

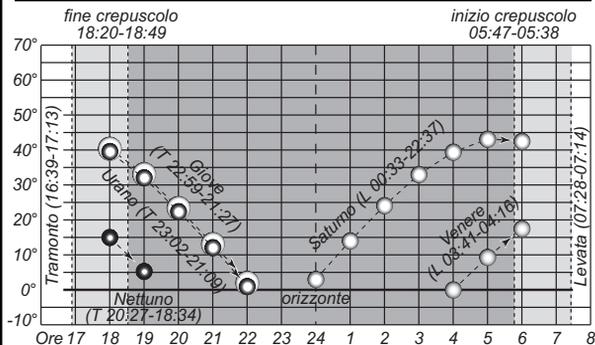
FASI LUNARI Gennaio 2011	Luna nuova	Primo quarto	Luna piena	Ultimo quarto
<b>Giorno</b>	4	12	19	26
<b>Levata</b>	07:27	10:57	16:46	-----
<b>Transito</b>	12:09	17:54	00:12	05:32
<b>Tramonto</b>	16:56	-----	06:47	10:35
<b>Altezza</b>	+25°37'53"	+61°37'29"	+65°13'05"	+30°57'34"
<b>Distanza km</b>	390.798	401.103	365.920	372.560

Orari e dati sono riferiti al meridiano centrale del nostro fuso orario (lat. 42° N, long. 15° Est) e tengono conto dell'ora invernale. L'altezza e la distanza della Luna sono quelle al momento del transito al meridiano. La Luna è all'apogeo il giorno 10 con 404.975 km, al perigeo il giorno 22 con 362.792 km; è calante dal giorno 1 al giorno 3 e dal giorno 20 al giorno 31, crescente dal giorno 5 al giorno 18.

### POSIZIONI DELLA LUNA AL TRANSITO SUL MERIDIANO



### PIANETI, CREPUSCOLI, LEVATE E TRAMONTI



L'altezza dei pianeti il 15 gennaio. Le ore delle levate (L) e dei tramonti (T) sono quelle d'inizio e fine mese, così come le ore di fine e inizio dei crepuscoli serali e mattutini. Si perdono 48 minuti di luce diurna.

## Caipirinha barca sinistrorsa

Gradirei intervenire riguardo la lettera inviata dal sig. Paolo Vigianni di Rivoli, Torino e apparsa a pagina 14 di BOLINA 277 col titolo *Barca sinistrorsa: una tripla risolve?*, in cui lamentava il fortissimo effetto evolutivo della barca in retromarcia nonostante il timone a tutta barra.

Ovviamente nulla da dire o da aggiungere rispetto a quanto risposto dal Com.te Basile, che la sa molto lunga in fatto di barche, navigazioni e manovre.

Mi preme soltanto dare un consiglio al lettore e invitarlo a provare, in quanto anch'io sono un armatore entusiasta della "mitica" Caipirinha.

Senza farsi incantare dalla manovra in questione effettuata dalle barche di ultima generazione, le cui carene plananti sono tutt'altra cosa, ho constatato anch'io con bipala orientabile all'asse, che il Caipirinha non è il massimo andando indietro, e ho proceduto in questo modo: dopo essermi portato a 15-20 metri di distanza oltre a quella che si potrebbe ritenere giusta per iniziare la manovra di una barca a carena non dislocante e, tenendo conto dell'eventuale effetto vento-correnti, a barca più o meno ferma, inizio a dare marcia indietro con giri di motore mediamente sostenuti che le imprimano una certa velocità. La barca, inizialmente, la tengo scontrata di 20-30 gradi per compensare l'iniziale tendenza evolutiva dell'elica poi, una volta con la poppa dritta e diminuendo la velocità, la

**Sapore di mare**  
gli articoli scritti  
dai lettori  
a pagina 95



tengo in linea agendo sul timone quel poco necessario come tutte le altre barche.

Mi permetta signor Vigiani, non consideri questo un problema della sua barca la cui carena, per delle buone ragioni che credo conosciute a pochi, ha l'anima del geniale Olin Stephens e, se non le dovesse comunque riuscire la manovra, certamente converrà con quanto consigliato dal Com.te Basile: ormeggiando di prora sarà sempre più tranquillo e distante dal via vai della banchina e dagli altri, a volte rumorosi, pozzetti.

**ALESSANDRO BRUSTOLINI**  
Venezia

*Chi meglio di un armatore della nostra stessa imbarcazione può fornirci consigli fruttuosi? Il lettore Paolo Vigiani sarà certo lieto*

*di confrontare la propria esperienza con quella dell'amico Brustolini. Buon vento!*

## Posto barca "soffiato" alle Eolie

Il 14 settembre 2010, lasciamo Pignataro con un programma: andare a Salina, ormeggiare in darsena al Porto delle Eolie, breve passeggiata, un boccone in qualche bar e, intorno alle ore 16, dirigersi verso Stromboli per ammirare le "bombe" dalla Sciarra del Fuoco e quindi tornare per la notte a Salina.

Considerato che con il vento da Nord Est previsto entro i 3 Beaufort avremmo navigato a

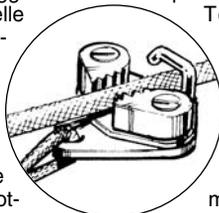
motore all'andata e a vela al ritorno, e non potendo assicurarci il rientro in porto per le ore 23, termine dell'assistenza in banchina, alle 13:30 circa, all'atto della registrazione (per la modica cifra di 100 euro più consumi acqua e luce per il nostro 43 piedi) mi sono preoccupato di richiedere, sia alla reception che direttamente al personale dell'assistenza, di mantenere il nostro posto libero e di lasciare sul molo una cima d'ormeggio. Ok, fatto, nessun problema.

I previsti 3 Beaufort si sono rivelati 5-6 e lo stato del mare ha toccato punte di 4, pertanto dopo circa 8 ore di navigazione bagnata alle ore 23:48 eravamo di nuovo in porto diretti al nostro ormeggio. Nostro? Nossignore una barca lo aveva occupato e in banchina non c'era posto nemmeno per un gomnone. Unica opportunità notata era l'ultimo ormeggio prossimo alla testata del pontile galleggiante in un'area destinata a

piccole barche da pesca.

Temendo un fondale basso, ho preferito evitare il rischio di toccare sono uscito di nuovo e ho contattato Pignataro che, però, non aveva disponibilità di ormeggi.

A questo punto, scartata l'ipotesi dei pontili nella rada di Lipari che con il vento girato a Scirocco non avrebbero permes-



**EasyLog**  
ha le dimensioni e l'estetica di un normale Log ma non necessita di trasduttore con elichetta e di buchi in sentina

**EASY LOG**  
INDICATORE DI VELOCITÀ  
by erregi elettronica

Erregi Elettronica s.r.l., via caluso 35, 10035 mazzè (To) tel: 0039 011 9835578  
www.erregieletronica.it - info@erregieletronica.it

## SPAZIO APERTO

In questa rubrica i lettori possono dialogare tra loro, chiedere aiuto, organizzare incontri. Sono graditi messaggi telegrafici da recapitare in redazione entro il 20 di ogni mese.

**Nella speranza** di non essere l'unico nel nostro Paese, desidero sapere se esistono altri proprietari della deriva Ciuki della Sibma navale di Dolcedo (Im) per scambio di informazioni.

ANTONIO LUCIOLI  
**Coppito (Aq)**

<antonio.lucioli@hotmail.it>

**Ringrazio** pubblicamente l'ingegnere Tomasz Siwik, produttore e progettista del Tes 28 Magmam (8,5 m), il suo staff e il sig. Marek di Northeaster, per la disponibilità umana e professionale dimostrata quando necessitavo di assistenza per la mia barca.

MASSIMILIANO SCALONE  
**Roseto degli Abruzzi (Te)**  
<sberla7306@libero.it>

**Cerco una ditta**, presumo svedese, che costruisce invertitori idraulici per trasmissioni, con un solo motore e due eliche come era montato sul mio ex catamarano.

LANGHER GUIDO  
**Ponte Schiavo (Me)**  
<guid.l@libero.it>

**Ringrazio** per la pubblicazione della mia lettera *Bolle sull'alluminio: è l'antivegetativa?* sul numero di novembre di BOLINA a pagina 19, relativa alla mia disavventura con l'antivegetativa Marlin. Ci tengo a informare che il sig. Matteo Pesle, titolare della Marlin, mi ha omaggiato di tutti i prodotti necessari al restauro della carena per altro eseguito con successo.

PAOLO BRUNELLO  
**Montecchio Maggiore (Vi)**  
<pbrunello@fastwebnet.it>



so un ormeggio sicuro, ho deciso di rimanere ridossato, e con l'equipaggio semi-distrutto, ho costeggiato Lipari fino a trovare un ancoraggio in prossimità di Punta di Levante.

Quel che rimaneva della notte è trascorso senza problemi e al mattino la vista di Punta Perciato e dei Faraglioni ci ha ripagato della delusione e della rabbia che ci avevano assaliti.

Ho telefonato a Porto delle Eolie e ricevetti sentite scuse per l'accaduto direttamente dal responsabile che, dalla sua abitazione, aveva osservato le mie manovre notturne senza peraltro contattarmi via Vhf.

Non intendo polemizzare sull'accaduto, né sulla mancata opportunità di fornirmi indicazioni via radio (forse il ricetrasmittitore non era a portata di mano) ciò nonostante, ho pensato che altri possano far tesoro dell'accaduto. Mare e vento, tutto sommato, non erano proibitivi. Ma se lo fossero stati?

MAURO MECOZZI  
**Roma**

*Una testimonianza che parla da sola e non necessita di ulteriori commenti. Ringraziamo il lettore Mauro per averla condivisa con noi e gli altri diportisti.*

## Anche io avevo un gommone a vela

In relazione all'articolo di Giancarlo Basile sul tender a vela volevo condividere con voi e gli altri lettori di BOLINA la foto del mio

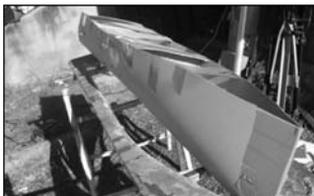
gommone Zodiac trasformato a vela con cui qualche anno fa navigavo in Sardegna da Golfo Aranci all'isoletta di Mortorio, con gran stupore dei "vip" presenti. Memorabile fu la volta che nel 1990 con mia moglie Mariangela e mio figlio Luca di appena tre anni, andammo fino a Lavezzi a motore e tornammo al lasco



## Avventure nel Mar dei Caraibi

**Hector Lynch** ha diciassette anni e dopo essersi liberato con astuzia dal mercato di Algeri, dove i corsari l'avevano venduto come schiavo, inizia un'intrepida fuga attraverso gli oceani. Ma quando il vento sembra finalmente soffiare dalla sua parte, lungo la rotta per la Giamaica Hector è costretto a scontrarsi col temibile bucaniere John Coxon, un incontro fatale che lo costringerà a lottare di nuovo per la propria libertà.

Dopo la *Rotta dei Corsari*, *Il Bucaniere della Giamaica* (Editrice Nord, 371 pagine, 18,50 euro) è il secondo romanzo che lo scrittore ed esploratore inglese Tim Severin dedica ai corsari. Intrighi, tradimenti e lunghe navigazioni fanno da sfondo alle vicende umane del giovane protagonista che, tra uragani e pericolosi naufragi, scopre anche l'amore, lasciandosi trasportare dalla pericolosa passione per una bellissima e nobile ragazza. □



*Il gommone a vela realizzato negli Anni 80 dal lettore Carlo Ettore Sacchelli e due scatti della canoa polinesiana che sta autocostruendo. Complimenti!*

spinti dal forte Maestrale. Anche questo, come il prototipo disegnato da Basile, aveva le derive laterali all'olandese. Il timone era appeso e il fiocco era quello del mio Flying Junior. L'albero si alzava rapidamente cazzando un paranco sullo strallo e, in caso di pericolo, si poteva disarmarlo e proseguire a motore. Di bolina andava con mare piatto, mentre

alle andature portanti con onda surfava benissimo.

Al momento sto costruendo una canoa polinesiana con i "foils" di cui allego alcune foto relative agli scafetti laterali. Lo stampo l'ho realizzato ripiegando a "U" un foglio di cartone da un millimetro foderato poi con nastro da pacchi, cera, gelcoat e due strati di epossidica. La co-

**Deka**  
BATTERIES

**BATTERIE  
SISTEMI DI RICARICA  
COMPONENTI E IMPIANTI**

KOMBEL SRL  
L. mare Duca degli Abruzzi 84, Roma  
Tel/Fax 06/96844338 - www.kombel.it

**spinlock**

deckware series

Deckvest™ ProSensor



CE approved ISO 12402-3  
ISO 12401 Deck harness  
EC & US patents pending

it's your life on the line

# La tua vita vale € 299?

**Se la risposta è Sì, il giubbotto autogonfiabile Spinlock Deckvest™ ProSensor è quello che fa per te!**

Se acquisti un Deckvest™ ProSensor **entro il 31 Gennaio 2011**, riceverai in **omaggio** la **Safety Line (DW-STR/2LE)** Spinlock del valore di **48€**.



Safety Line DW-STR/2LE

[www.spinlock.it](http://www.spinlock.it)

Distributore esclusivo per l'Italia **HARKEN Italy** - [info@spinlock.it](mailto:info@spinlock.it) - tel.031/3523511

## RISPOSTE BREVI

### Usato: quotazioni poco attendibili

• **Paolo Finocchiaro, Li Battiati (Sa)** -

Le quotazioni dei tanti listini dell'usato che circolano per le barche a vela sono spesso poco attendibili. A parità di anni, infatti, le condizioni di due modelli simili possono essere molto diverse e comportare differenze di valutazione ampie. Fa parte della specificità della "barca", che a differenza di un'automobile risente maggiormente del tipo di manutenzione, delle condizioni di utilizzo, dei luoghi e dei tempi d'ormeggio, etc. La valutazione, quindi, deve essere eseguita in base all'effettivo stato di scafo, motore, vele, accessori, etc. Prova ne è che per il modello indicato, un Voyage 12,50 del 1990 del cantiere Jeanneau, le richieste dei broker su internet variano dai 50 agli oltre 70 mila euro.

• **Leonardo Migliori, Cosenza** - Per verificare se l'alternatore della barca carica in modo efficace la batteria, si può effettuare un controllo usando il tester durante la carica.

In questa fase, infatti, dopo alcuni minuti, la tensione della batteria deve risultare superiore ai 13 volt. Se così non fosse, probabilmente l'alternatore (più difficilmente la batteria) ha qualche problema.

• **Fernando Ferrari, Mestre (Ve)** - Sulla questione di come tenere l'elica a pale fisse (bloccata o libera di girare) navigando a vela ha scritto anni fa (*BOLINA* n. 160, pag. 9), Giancarlo Basile. Riassumendo, la sua preferenza va all'elica fissa. Per due motivi: il primo dovuto alla considerazione che sulle pale dell'elica libera di girare si creano forze idrodinamiche che offrono più resistenza rispetto alle stesse pale ferme, quindi in "stallo". Il secondo motivo è che è sempre opportuno evitare l'inutile logorio di cuscinetti e altre parti della linea d'asse, che peraltro quando gira causa anche un piccolo, ma fastidioso rumore che "inquina" il piacere dell'andare a vela.

• **Alessandro Graziani, Valpollicella (Ve)** - La circolare n. 45/E della Agenzie delle Entrate, emanata lo scorso 13 settembre 2010, prevede che i cittadini italiani che dispongono di un'unità da diporto con bandiera straniera la devono inserire nella dichiarazione dei redditi compilando il quadro "RW". La norma ha finalità di "monitoraggio" e non comporta alcuna tassazione.

• **Lino Draghi, Brenzone (Ve)** - È rischioso, ma possibile, entrare nella scia di una imbarcazione per approfittare dell'"effetto traino". Il modo migliore è di collocarsi con la prua davanti alla piccola onda che la barca che ci precede sviluppa, dopo la conca che si forma dietro il suo specchio di poppa. Questa onda, infatti, si sposta con la stessa velocità della barca. Ma attenzione, il rischio collisione è alto. □



perta è in compensato marino da quattro millimetri.

CARLO ETTORE SACCHELLI  
Tivano di Valmadrera (Lc)

*Grazie al lettore di Tivano di Valmadrera per la simpatica testimonianza. Pubblichiamo volentieri le foto ripromettendoci di vedere a breve qualche scatto anche della nuova canoa polinesiana una volta completata.*

### Perché l'Hobie Cat non può planare?

Vorrei un vostro parere su un'osservazione che mi ha trovato spiazzato: qualcuno molto preparato mi dice che un catamarano non può planare perché gli scafi lunghi e stretti non sono in grado di incanalare e mantenere l'aria sotto di essi.

Non è quindi possibile avere la portanza necessaria per sollevare gli scafi e passare da regime dislocante a regime planante.

Secondo questa teoria l'aumento di prestazioni dei catamarani è dovuto al fatto che sono aumentate le accelerazioni, cioè si è ridotto il tempo necessario al catamarano per arrivare alla massima velocità.

Posseggo un Hobie Cat 16 e sotto spinnaker sono arrivato a 15,55 nodi di velocità: deduco quindi che, se non ero in regime planante, per i catamarani non si applica la nota regola: velocità critica = 1,25 per la radice quadrata della lunghezza al galleggiamento.

Questo perché se così fosse l'Hobie Cat 16 si troverebbe a una velocità critica a soli 5 nodi.

Mi è così balenata l'idea che in un catamarano ci possa essere una qualche correlazione positiva tra l'onda di prua generata da uno dei due scafi e l'onda di poppa generata dall'altro scafo. A mio parere questo dovrebbe facilitare la planata.

La teoria secondo cui non è possibile planare con un catamarano sportivo si fonda a mio

avviso da un assunto incompleto e cioè che si parte in planata grazie alla spinta dell'aria sotto gli scafi.

Non sarà piuttosto vero che si parte in planata anche grazie a un'onda magari anche quelle prodotte dal catamarano stesso? E se sì, ciò come avviene?

LORENZO RONDELLI  
Nettuno (Roma)

### Risponde Giancarlo Basile.

*Premesso che la spinta dinamica verso l'alto di uno scafo planante non è affatto determinata dall'aria che si incanalerebbe e si manterrebbe sotto la sua carena, è vero che le forme delle carene di un pluriscafo non sono per niente adatte a farlo planare.*

*Il pluriscafo perciò, pur ricevendo una certa spinta dinamica alle alte velocità che può raggiungere, è sostenuto sempre principalmente dalla spinta di Archimede, cioè non plana.*

*Allora come mai supera largamente la velocità critica, caratteristica tipica dei monoscafi dislocanti? Per rispondere a questa legittima domanda c'è da premettere che anche nei monoscafi dislocanti la velocità critica, corrispondente a quella dell'onda, causata dal moto dello scafo, di lunghezza pari alla lunghezza al galleggiamento dello stesso, è superabile: occorre però una potenza molto maggiore di quella che possono fornire le vele ed anche il motore ausiliario più potente che si possa imbarcare. Il monoscafo dislocante, cioè, ha un rapporto peso-potenza che normalmente non consente il superamento della velocità critica. Questo rapporto è invece molto più favorevole per il pluriscafo che perciò può superarla rimanendo sostanzialmente a regime dislocante.*

*Alla velocità critica l'onda causata dal moto del monoscafo dislocante presenta una cresta a prua e l'altra a poppa, lo scafo cioè è "prigioniero" dell'onda che esso stesso ha creato e, col suo rapporto peso-potenza,*



## Coppa America

# Ricordi del primo "armo flessibile"

di IDA CASTIGLIONI

**I**N COPPA AMERICA TORNA LA *Louis Vuitton Cup*. A partire dal 2013 riavremo la struttura che dal 1983 al 2007 ha selezionato il miglior team sfidante, premiando *Il Moro* nel 1992 e *Luna Rossa* nel 2000. Ho visto la mia prima *America's Cup* nel 1977.

Per essere sinceri, delle regate in mare non vidi quasi nulla perché anche con il sole le barche erano così lontane che non si distinguevano l'una dall'altra. A quei tempi, solo i membri del New York Yacht Club e 4 o 5 giornalisti americani potevano seguire le prove a una distanza da binocolo. Ci volle la *Louis Vuitton Cup* per vedere finalmente l'azione. Il bello però era a terra. Stavo con *Eva*, la mia barca, nel cantiere William & Manchester, quello del sindacato di Lowel North, che cercava di selezionarsi con *Enterprise*.

Mentre la preparavo per il ritorno in Europa dopo la *Ostar* (Ida Castiglioni partecipò alla celebre transatlantica in solitario nel 1976 e ad oggi è l'unica donna italiana ad aver preso parte a questa manifestazione, ndr), frequentavo i ragazzi del team, che giravano su biciclette rosse fiammanti, marca Bianchi. Se si escludono le finali, allora la *Coppa America* era come le regate di Portofino, si andava per i moli senza formalità, bastava essere amici di qualcuno.

Fu così che al cantiere Newport Offshore, dove stava il vecchio *Courageus*, conobbi Ted Turner e il suo tattico Gary Jobson. Turner era uno imprevedibile, vitale, intelligentissimo, con una passione per la vela che si portava dietro dalla classe Star, non contagiata dai tanti soldi che aveva già guadagnato con una rete di televisioni commerciali.

Il Barone Bich lo vidi qualche volta, sempre nervoso per il suo nuovo *France 2* che non andava,

seguito a due passi da Bruno Troublé, giovane olimpionico da poco imbarcato. Ma l'uomo che più mi colpì e di cui divenni amico fu Ben Lexcen, quel Bob Miller che aveva progettato il *Gimko* di Falck e che avevo conosciuto attraverso Giorgio.

Lexcen e Valentijn avevano disegnato *Australia* per Alan Bond e l'avevano poi provata in vasca in Olanda, ma Ben non era stato invitato a Newport per gli allenamenti e le regate. Mi aveva detto che soffriva troppo a restare a Sidney e, per pagarsi il viaggio e il soggiorno, alla fine aveva dovuto vendere la sua amata Ferrari. Nel 1980 la sua genialità lo avvicinò ancora di più alla vittoria del 1983. Gli inglesi parteciparono a questa edizione della *Coppa America* con *Lionheart*, disegnato da Ian Howlett che, con un colpo di genio, aveva trovato un buco nel regolamento di stazza dei 12 Metri armando un albero curvato in cima, che era d'alluminio fino all'attaccatura degli stralli ma che aveva la testa in fibra di vetro, già piegata.

Cosa che permetteva di aumentare la superficie velica e la velocità con poco vento. Gli inglesi, eliminati dai francesi, erano usciti subito di scena ma Ben aveva capito l'importanza del *bendy rig* (armo flessibile) e fatto scattare centinaia di foto. Poi, per oltre un mese, lui e tre uomini fidati si erano trovati tutte le notti in un piccolo capannone proprio di fianco alla base di Dennis Conner a realizzare manualmente il *bendy mast* (albero flessibile).

Lo avevano tirato fuori solo per le finali contro *Freedom*, vincendo una sola regata ma mettendo in seria difficoltà gli americani in tutte le altre, con Dennis davvero furioso per non averlo provato lui. □

non riesce a superare la corrispondente velocità. Ci riesce invece abbastanza facilmente il pluriscafo che, per la sua leggerezza e per la sottigliezza dei suoi scafi, presenta una resistenza d'onda molto inferiore a quella del monoscafo di pari lunghezza. Il pluriscafo,



Dal 2004 gli studenti dell'Istituto Nautico S. Giorgio di Genova, effettuano uscite a bordo di un Bavaria 44 per arricchire di esperienza pratica in mare, il loro percorso formativo.

cioè, produce onde molto più piccole di quelle causate dal monoscafo dislocante. Il superamento della velocità critica si nota chiaramente quando le creste posteriori delle due onde prodotte da un catamarano cominciano ad allontanarsi dalla poppa, e la loro distanza dalla barca aumenta di pari passo con l'aumento della velocità.

Non credo che le due onde causate da un catamarano possano interagire, né positivamente né negativamente, sulla sua velocità.

## Istituti nautici: come migliorarli

Il primo atto dovuto è un grazie a BOLINA per avere dato voce con l'articolo *Una scuola per navigare* pubblicato a pagina 49 del numero di dicembre 2010 e dedicato agli istituti nautici, a una situazione nel settore della formazione marittima che sta evolvendo sotto un preoccupante silenzio. Sarebbe necessario invece un dialogo fra operatori e istituzioni per dare una risposta a normative che rischiano di mettere queste storiche scuole "fuorigioco".

Come correttamente esposto, la tradizione marinara italiana ha profonde radici, ma rischia di far

seccare l'albero l'assenza di provvedimenti atti a rispondere efficacemente al mercato internazionale del lavoro a bordo delle navi regolamentato da enti come l'International Maritime Organization (Imo). Tale ente ha emanato dal 1978 direttive per lo standard d'addestramento del personale di bordo di ogni livello noto come "Stcw".

Attualmente i diplomati nautici italiani non posseggono, al termine del corso di studi, le certificazioni previste dall'Imo ma solo le conoscenze teoriche o come avviene in alcuni Istituti, sono obbligati a conseguirli a pagamento all'esterno tramite convenzioni con enti privati. Infatti anche se all'Istituto Nautico molti degli argomenti vengono trattati nei programmi delle materie tecniche dei vari indirizzi, non c'è alcuna tracciabilità riconosciuta a livello internazionale del sapere acquisito dal diplomato. A Ge-

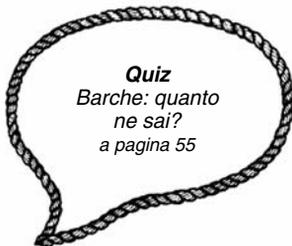
nova presso l'Istituto Tecnico Nautico S. Giorgio in data 30 novembre 2010 il Collegio Nazionale Capitani e Macchinisti ha organizzato un Convegno sull'istruzione nautica che ha permesso di dibattere il problema dell'inserimento dei diplomati Capitani e Macchinisti nel mercato internazionale.

Proprio a Genova è nato dalla collaborazione fra Enti locali, Armamento, l'Istituto Nautico S. Giorgio e l'Accademia Italiana della Marina Mercantile, un percorso di formazione tecnica superiore post diploma al termine del quale si acquisiscono i requisiti internazionali per gli Ufficiali.

Già dal percorso curricolare al S. Giorgio si fanno stage a bordo di navi commerciali ed esercitazioni pratiche con uscite in mare su un Bavaria 44 in dotazione da sei anni per rispondere al *saper fare* citato dall'Stcw oltre al sapere teorico. Tali attività permettono allo studente di testare la propria propensione al mare, a cogliere emozioni e stimoli per avere le motivazioni per una scelta non facile in ambito lavorativo marittimo.

Da sempre il navigante deve avere tecniche al passo con i tempi mantenendo conoscenze antiche come l'uso della bussola insieme a nuove tecnologie; essere quindi un tecnico con una passione ed emozioni per una vita sicuramente diversa da chi lavora a terra. Le esperienze di navigazione a vela a Genova vengono accumulate anche tramite la collaborazione con la Sta Italia per brevi periodi d'imbarco sulle navi *Vespucci*, *Palinuro*, *Pogoria*, *Pandora* e altre. Concludendo sarebbe opportuno e necessario non solo mantenere tali attività, ma riconoscerle ufficialmente come addestramento ai fini di una tracciabilità del percorso formativo inserendo nei programmi di studi le richieste dell'Imo.

In queste attività lo studente respira aria marittima quella che serve per motivarlo in una scelta



(segue a pag. 14)

# Ricevi ogni mese BOLINA a casa ...**abbonati!**

**Risparmi fino al 35% sul prezzo di copertina, usufruisci del 15% di sconto su tutti i libri pubblicati dalla Editrice Incontri Nautici, ricevi la Bolina Card e ottieni sconti del 10% nei negozi convenzionati.**



**NOVITÀ**  
PAGAMENTO  
CON DOMICILIAZIONE  
BANCARIA

**CONVIENE**  
FINO AL  
35% DI  
RISPARMIO

**SOCIO**  
BOLINA CARD  
E SCONTI  
SUI LIBRI

**GARANZIA**  
BLOCCA  
IL PREZZO  
PER 5 ANNI

**VELOCE**  
A CASA TUA  
PRIMA DELLE  
EDICOLE

**CORTESIA**  
REDAZIONE  
AL TUO  
SERVIZIO

**ritagliare e spedire subito - congela i prezzi !**

**Sì,** sottoscrivo l'abbonamento a **BOLINA**  
con le seguenti modalità

ITALIA

ESTERO (Europa)

- |  |          |                                  |
|--|----------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 anno (11 numeri)        | € 37,50  | <input type="checkbox"/> € 47,50 |
| <input type="checkbox"/> 1 anno (+ raccoglitore)   | € 47,00  | _____                            |
| <input type="checkbox"/> 2 anni (22 numeri)        | € 69,50  | <input type="checkbox"/> € 93,50 |
| <input type="checkbox"/> 2 anni (+ 2 raccoglitori) | € 87,50  |                                  |
| <input type="checkbox"/> 5 anni (55 numeri)        | € 161,00 |                                  |

**RISPARMIO DAL 25% (1 ANNO) AL 35% (5 ANNI)**

**ARRETRATI**

n. ....  € 5 |  € 5  
Spese postali \*  ----- |  -----

(\*) 1-3 copie € 2,30; 4-6 copie € 3,50; 7 copie (fino a 13) € 4,70.

Raccoglitore	<input type="checkbox"/> € 7,20	<input type="checkbox"/> -----
Guidone "BOLINA"	<input type="checkbox"/> € 9,30	<input type="checkbox"/> -----
Spese postali *	-----	-----

(\*) raccoglitore 3,00  
Guidone: comprese spese postali (estero Europa 2,30)

**TOTALE**

American Express  Diners  Visa  Mastercard

n.    scad.

Pagamento a mezzo domiciliazione bancaria. La durata dell'abbonamento è a tempo indeterminato. Variazioni di costo saranno comunicate sulla rivista. Info tel. 06/6990100.

Allego assegno bancario;  attendo vostro avviso di pagamento;  ho versato l'importo su c/c postale n. 14402002 intestato a: EDITRICE INCONTRI NAUTICI Srl Largo Angelicum, 6 - 00184 Roma;  rinnovo abbonamento;  circolo velico\* (sconto: € 5,00);  scuola di vela\* (sconto € 5,00);  LNI\* (sconto € 5,00).

(\*) Sconti non cumulabili e riservati a coloro che ne faranno richiesta su carta intestata dell'Associazione

**SPEDIRE A:**

nome \_\_\_\_\_ cognome \_\_\_\_\_

indirizzo \_\_\_\_\_

città \_\_\_\_\_ cap \_\_\_\_\_ tel. \_\_\_\_\_

firma \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_ data \_\_\_\_\_

Info:  
**06/6990100**  
fax:  
**06/6990137**  
[www.bolina.it](http://www.bolina.it)

(segue da pag. 12)

di vita non solo ragionata, ma fortemente voluta per passione e i ragazzi del nautico devono continuare a chiamarsi tali e non genericamente "tecnici dei trasporti", termine troppo asettico per chi sceglie una vita sul mare.

EMILIO BARBETTI  
Genova

*Il lettore Barbetti, docente di Esercitazioni nautiche presso l'Istituto Nautico S. Giorgio di Genova, ora Istituto Tecnico dei Trasporti, ha fatto luce su alcune possibili soluzioni legate all'educazione marittima. Basterebbe confrontarsi con il percorso formativo richiesto da istituti marittimi internazionali quali l'Imo, suggerisce, per consentire ai ragazzi di acquisire un titolo di studi davvero competitivo sul mercato del lavoro.*

*Le più recenti riforme scolastiche sembrano invece indirizzate a ridisegnare gli indirizzi delle materie con un progressivo snellimento della proposta formativa, che presso gli Istituti Nautici si è tradotto in un taglio dei fondi e quindi dei corsi pratici volti a portare i ragazzi per mare.*

*L'Italia con la sua posizione privilegiata nel Mediterraneo dovrebbe essere all'avanguardia in Europa per l'educazione marittima. Purtroppo anche su questo fronte, come su quello volto a incentivarne il turismo nautico, non abbiamo nulla di cui vantarci.*

## Velisti italiani: che maleducati

Vorrei condividere alcune osservazioni fatte durante 70 giorni in giro per la Grecia Ionica tra luglio e settembre scorso. La prima cosa che ho notato è come i Greci sono riusciti a creare un ambiente nautico che incentiva il velista. Per chi ama il mare è un grande parco giochi. Dalla quantità di approdi sempre disponibili, al basso costo degli stessi, alla possibilità di fare facilmente rifornimento di acqua e gasolio, gra-

## ECCO "GULPER IC" LA POMPA COL MICROCHIP

**G**ulper IC la nuova pompa proposta dalla Whale si caratterizza

per un sistema di scarico integrato ad alta portata. Il dispositivo è munito di un microprocessore capace di rilevare la presenza dell'acqua

e azionare la pompa solo quando è

effettivamente necessario. **Gulper IC**

è integrata con succhiarola, raccordo a tre

vie e scarico doccia. In presenza di acqua la pompa si attiva per un ciclo di 45 secondi. In alternativa può essere azionata anche manualmente. Info: <[www.osculati.it](http://www.osculati.it)>.



zie anche alle autobotti che vengono fino alla poppa della barca in banchina.

Poi negozi nautici, accessori e pezzi di ricambio al 90 per cento dei casi sempre disponibili in pieno agosto o quanto meno con pochi giorni d'attesa. Gentilezza e facilità di riparazioni presso i centri più grandi e comunque a distanza di una giornata di navigazione a vela.

Ogni piccolo paesino ha le sue banchine che moltiplicandosi per il numero di paesini creano un notevole flusso di barche. Gli equipaggi ovviamente scendono spesso a terra per fare colazione, comprare il giornale, fare la spesa, fare shopping, andare al ristorante. Località che una volta vivevano di pesca, oggi vivono di un forte e motivato turismo nautico internazionale.

Ogni piccola insenatura o baia è libera da vincoli di ogni genere. Non ho mai visto imbarcazioni della Guardia Costiera chiedere documenti o imporre questo o quell'ancoraggio. Peccato

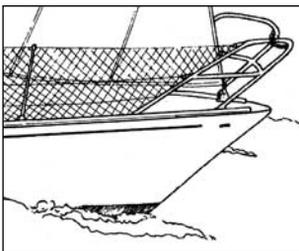
che l'Italia con tutte le meravigliose coste e isole che ha, sia esattamente il contrario.

In Grecia, inglesi, tedeschi, olandesi, francesi, spagnoli, americani, si auto-regolano senza abusare di questa libertà e senza mai disturbare la quiete. Purtroppo non posso dire la stessa cosa delle imbarcazioni battenti bandiera italiana e in particolare delle barche a motore che si facevano notare per ancoraggi errati, per le urla nel dare i comandi all'equipaggio, per le liti o le discussioni ad alta voce, per gli schiamazzi e la musica ad alto volume nelle ore dei pasti. Insomma ho notato una generale cattiva educazione e strafottenza che in un ambiente internazionale risalta notevolmente e di cui mi sono spesso vergognato.

Per fortuna ho anche conosciuto degli ottimi marinai italiani capaci di un comportamento impeccabile. Ma li ho contattati su una mano sola!

Speriamo che in futuro le cose migliorino sia per la nautica in Italia che per l'educazione media dei nostri "marinai".

ARMANDO ADDATI  
Roma



*Il quadro del velista italiano così come disegnato dall'amico Armando è avvilente. Ma chi se la sentirebbe di dargli torto?*

*Non c'è neanche bisogno di navigare in altri mari per rendersi conto di quanto il nostro grado di "alfabetizzazione" nautica sia diventato carente. Finché nel no-*



*stro Paese non si creano le condizioni per vivere liberamente il mare, finché la vela e il diporto nautico verranno visti come passatempo agiti o polli da spennare, la cultura nautica non avrà ragione di diffondersi.*

*In Grecia, così come in Turchia il diporto nautico è stato valoriz-*

*zato come veicolo sia economico che culturale. In Italia c'è davvero ancora molto da lavorare.*

## **Emergenza medica che fare a bordo?**

Ritengo che il capitano di una imbarcazione abbia grosse responsabilità. Per alcune è stato specificatamente istruito, per altre è lasciato completamente all'improvvisazione e al buonsenso ed è costretto a fare delle scelte in momenti di difficoltà affidandosi al ragionamento, all'istinto.

L'amico Massimo autore del racconto *Mayday, ferito a bordo...* apparso sul numero di novembre di *BOLINA* a pagina 95, si trova in una situazione pesante: mare e vento in peggioramento, equipaggio ridotto, la compagna Lianka vittima di una ferita che perde sangue. L'emotività è comprensibile.



**Servizi Marittimi Sas**  
di Francesco Cannarsa

### **PERIZIE IMBARCAZIONI**

Commerciali - Tecniche  
Assicurative - Legali  
C.T.U. - C.T.P.

### **ASSISTENZA E CONSULENZA**

Acquisto - Vendita - Refitting

### **FORMAZIONE E PRATICA MARINARESCA**

Comando - Condotta - Manutenzione

### **TRASFERIMENTO IMBARCAZIONI**

Vela e Motore Diporto e Commerciali

### **PERIZIE - ISPEZIONI FOTO-VIDEO RIPRESE SUBACQUEE**

Commerciali, Danni, Assicurative, Legali  
Certificate Uso Legale ed Assicurativo

[www.servizimarittimi.it](http://www.servizimarittimi.it)

[info@servizimarittimi.it](mailto:info@servizimarittimi.it)

tel. 335-8165825

## **VEDERE E FARSI VEDERE**

### **SIGNIFICA**

## **NAVIGARE IN SICUREZZA !**

Con i Transponder ed i ricevitori AIS **comar** potrete navigare sempre con la massima tranquillità. Identificare i bersagli circostanti (e rendere voi stessi visibili utilizzando uno dei nostri Transponder) aumenta enormemente la sicurezza nella navigazione notturna, in zone ad alto traffico, con maltempo ed in ogni altra condizione. I plotter collegati ai sistemi AIS diventano VIVI: da semplici visualizzatori di carte si tramutano, con poca spesa, in una vedetta sempre all'erta al vostro fianco. L'Istituto Idrografico della Marina ha selezionato i sistemi AIS **comar** per le unità navali della Marina Militare Italiana!



**Agenzia ufficiale per l'Italia:** Telefono 010 870058 r.a.  
Lungobisagno Istria 23ar  
16141 - Genova  
[www.koden.it](http://www.koden.it)  
e-mail: [apelmar@koden.it](mailto:apelmar@koden.it)



Potete trovare i prodotti COMAR nei 55 centri di vendita ed assistenza tecnica presenti su tutto il territorio oltre che presso numerosi rivenditori; contattate i nostri uffici di Genova per conoscere quello a Voi più vicino.

## Parola di skipper



# Quella vela chiamata trinchetta

di GIANCARLO BASILE

**O**GGI PER TRINCHETTA SI INTENDE il fiocco interno dell'imbarcazione attrezzata a cutter. Può essere bordata con le due normali scotte oppure, se rimane tutta a proravia dell'albero, può diventare autovirante dotandola di boma (trinchetta bomata) oppure, più modernamente, rinviando l'unica scotta ad un carrello che scorre su una rotaia curvilinea fissata in coperta, o sulla tuga, subito davanti all'albero.

La trinchetta classica è inferita al suo strallo mediante i tradizionali garrocci. Così può essere sostituita agevolmente dalla trinchettina, corrispondente alla tormentina dello sloop. In alternativa può essere montata su rollafiocco, ma così diventa più impegnativo sostituirla con la trinchettina.

Nel cutter, in ogni caso, i due stralli sono stabilmente armati, cosa che renderebbe oltremodo disagevole virare con un genoa. Il cutter perciò è dotato di uno yankee, che in virata non presenta problemi. La trinchetta, sebbene non sia prevista nel piano velico dello sloop, può essere vantaggiosamente impiegata anche con questa attrezzatura quando il vento supera l'intensità alla quale il genoa andrebbe sostituito con uno di superficie minore. Da quando è comparso il rollafiocco, di cui quasi tutti gli sloop sono ormai dotati, è invalso l'uso di ridurne la superficie avvolgendolo parzialmente ma, come tutti sanno, questa soluzione ne peggiora alquanto l'efficienza, soprattutto di bolina. Dovendo risalire un vento forte l'impiego della trinchetta risolve il problema, tenendo il genoa completamente rollato: questo è dannoso anche così, offrendo una

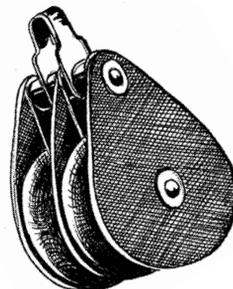
considerevole resistenza al vento, ma lo è notevolmente meno di quando viene impiegato parzialmente avvolto. Naturalmente, per impiegare la trinchetta sullo sloop occorre inferirla ad uno strallo intermedio da armare all'occorrenza e da tenere sgomberato lungo l'albero o lungo le sartie quando non serve, per non farlo interferire col genoa. Occorre allora una modifica all'attrezzatura, visto che gli sloop nuovi non sono dotati neppure di una predisposizione in questo senso: cioè in pratica di una landa a circa un terzo della base del triangolo di prua, di un attacco all'albero con una puleggia sottostante per la drizza, di due attacchi per le eventuali sartie volanti e di due rotaie in coperta per i punti di scotta. Oppure di una rotaia curvilinea se si vuole che la trinchetta sia autovirante, consigliabilissima quando il vento è forte e l'equipaggio è ridotto. Sarebbe ora che i cantieri fornissero questa predisposizione, magari come optional, il cui costo dovrebbe essere contenuto. Si eviterebbero così soluzioni personali più costose e non sempre valide.

Chi giustamente vuole dotare la propria barca della trinchetta, infatti, deve far progettare e costruire le relative attrezzature da personale competente per avere la garanzia di un buon risultato, con costi sicuramente maggiori. Sullo stesso strallo andrebbe inferita la trinchettina quando richiesto dalle condizioni, con grande vantaggio per l'equilibrio della barca. Se chi decide di ordinare una barca nuova chiedesse questo optional, più importante di altri normalmente disponibili, forse i cantieri inizierebbero a fornirlo. □

Lui è il capitano, è solo, deve decidere: da un lato la barca che becceggia incontrollata, dall'altro l'amica ferita. Del mare sa tutto, di pronto soccorso niente. In casi come questi la domanda da porsi è: "prendo la responsabilità delle possibili conseguenze di trattenerla a bordo un ferito, o lo obbligo al trasbordo sull'imbarcazione di soccorso con concreti rischi per lui e per i soccorritori?"

Mettiamo ordine. Una ferita determina un sanguinamento inizialmente sempre copioso. È una cosa a cui non siamo abituati e che, impreparati, impressiona. Bisogna calmare il ferito e noi stessi, medicare e tamponare la ferita con un pacco di garze sterili, o in mancanza di meglio, coprire e avvolgere con un asciugamano pulito. Ricoverare il ferito in una cuccetta accessibile, sdraiato, con l'arto fermo, in alto, a riposo su di un paio di cuscini. Importante è applicare una pressione costante alla zona lesa, meglio se, con una mano del ferito in modo da essere liberi. Se raggiungibile, è il momento di chiamare il Cirm (il Centro Internazionale RadioMedico di assistenza in mare) a cui riferire cosa abbiamo visto e cosa abbiamo saputo fare. Otterremo suggerimenti importanti.

Nel caso che non ci sia collegamento, ci sentiremo soli e subito l'eccitazione ci porterà a voler ispezionare la ferita troppo presto. Questo è sbagliato. Dovremo mantenere la calma e comprimere costantemente la ferita. Se il mare lo consente, riprendere la navigazione verso il porto più vicino. La





**"Bissoblu" di Mario Grassi**



**LA MIA BARCA** – La barca del numero di *BOLINA* di gennaio 2011 è **Bissoblu**, il Bisso Two (6 m) modificato e attrezzato per la crociera dal proprietario Mario Grassi. La foto è stata scattata in Croazia nell'agosto del 2010. Chi tra i lettori volesse pubblicare su *BOLINA* una foto della propria barca in navigazione può farlo inviando alcune copie ad alta risoluzione (300 dpi) all'indirizzo <staff@bolina.it>. Le foto ritenute più belle e adatte alla stampa verranno pubblicate. La barca deve essere in navigazione a vela e le foto vanno accompagnate dalle generalità dell'armatore (nome, cognome, indirizzo) e della barca (anno di costruzione, nome, misura, modello), località e data in cui è stata ripresa l'immagine.

prima ispezione verrà fatta non prima di 20 minuti dal momento in cui il ferito si è ricoverato in cuccetta e comunque senza rimuovere le garze a contatto della pel-

le pena la ripresa dell'emorragia. Rileveremo, molto probabilmente, che tutto è sotto controllo e che l'emorragia è cessata. Dominata l'emergenza, è utile sommi-

nistrare un antibiotico. Il ferito rimane a riposo a letto.

La sutura, o persino un intervento chirurgico riparativo (tendini o altre strutture profonde) potranno essere eseguiti senza conseguenze anche decine di ore più tardi, una volta fermata l'emorragia e prevenuta un'infezione con l'antibiotico. Nel rarissimo caso che l'emorragia invece non si fermi, che appaia pulsante, che il ferito impallidisca e perda le forze, è sicuramente opportuno lanciare un "mayday" e sottoporlo al pericolo di un trasferimento in elicottero o su una imbarcazione della Guardia Costiera (tel. 1530 o canale 16 del Vhf) se le condizioni meteo sono avverse.

Queste disgraziate situazioni possono essere, come per Massimo e Lianka, fonte di soddisfazione perché avremo saputo superare, accanto a una navigazione difficile, un'emergenza con l'uso della nostra intelligenza e di semplici linee guida.

**ENRICO ROSATI  
Firenze**

*Con questa nota il professore Rosati, da 32 anni chirurgo di Ortopedia e Traumatologia, ha reso un servizio davvero prezioso a noi e ai nostri lettori per il quale lo ringraziamo. Fa bene, tra le*

## Lavorazione tubi in acciaio inox AISI 316L

Realizzazione accessori nautici  
su misura per gommoni e imbarcazioni



FINI snc - Via Edison 85 - 20053 Muggiò (MI), Italy

Tel. +39 039.79.16.20 - + 39 039.27.80.800 - Fax +39 039.79.66.10 - E-mail: info@finisnc.it - www.finisnc.it



## L'Architetto risponde

di RODOLFO FOSCHI

### Le verifiche a sartie e bulbo

Sono da pochi mesi proprietario di un Bénéteau Oceanis 390 del 1990. Si tratta di una imbarcazione in buone condizioni che necessita di pochi lavori. Su due cose però non troviamo il giusto suggerimento nonostante le tante letture dei libri di settore: dopo quanti anni è necessario sostituire le sartie e procedere alla manutenzione del bulbo? È solo una questione di tempo o si deve tenere conto di altri fattori?

**LUCA NAPOLITANO**  
Torino

*Questa cosa di cambiare tutte le sartie dopo sette o otto anni non mi convince. L'acciaio inox è impiegato dall'industria per moltissime cose, ma non ho mai visto buttare interi impianti dopo poco. Mi chiedo per quali ragioni la "crisi del settimo anno" si manifesti solo nella nautica. Ogni componente va tenuto sotto osservazione. Quando apparissero indizi di degrado, si faranno esami specifici e in base ai risultati si cambierà ciò che occorre cambiare. Buttare tutto alla cieca mi pare un modo per buttare denaro. Forse questo farà arrabbiare chi le vende, ma un sistema di sartie ben dimensionato e ben installato dura quanto la barca. Se una manovra fissa cede, quasi certamente è l'impiombatura che molla.*

*Bisogna tenere d'occhio i terminali pressati: se non sono fatti con i piedi, non si apriranno improvvisamente al primo sforzo, ma cederanno per fatica mostrando qualche indizio di stanchezza. Se le cricature sono già visibili, vuol dire*

*che è scaduto il tempo, ma possono essere ancora microscopiche. Per rilevarle in tempo bisogna tenere i manicotti puliti, meglio se lucidi, e mettersi in sospetto se un tenue accento di ossido tende a formarsi sempre nello stesso punto. In tal caso si comprerà, presso un fornitore di attrezzature per saldatura, un liquido penetrante. In sintesi funziona così: si bagna con l'intruglio numero uno, si pulisce, si bagna con l'intruglio numero due. Dove ci fosse una cricca il liquido sarebbe penetrato e verrebbe evidenziato dal cambio di colore del secondo.*

*Tranquillizzarsi sullo stato del bulbo è meno semplice. Anche per questo componente sostengo l'eterica tesi che dovrebbe essere progettato e costruito in modo da non muoversi neppure facendo tre volte il giro di bolina sui Quaranta Ruggenti, ma dondolano più o meno tutti.*

*Questo movimento crea una cricca, tra piombo e vetroresina, da cui penetra l'acqua che può innescare la corrosione interstiziale. È una brutta cosa capace di mangiare i bulloni senza che dall'esterno si veda nulla. Fintanto che, messa la barca in secco, si asciuga tutta la carena uniformemente, possiamo stare tranquilli, il sospetto nasce quando la linea di contatto fra i due materiali rimane bagnata. Vuol dire che la tenuta non è più stagna e l'acqua insinuata lentamente riaffiora.*

*Prima di sobbarcarsi l'impresa di smontare la zavorra per una ispezione diretta ai bulloni, si potrà fare un esame ecografico. Non è una sciocchezza come spennellare liquido sul terminale, occorre uno specialista con tutti i suoi marchingegni.* □

*altre cose, a citare il Cirm, Centro Internazionale Radio Medico di assistenza in mare che opera 24 ore su 24 via radio e telefonicamente per prestare assistenza gratuita a chi naviga. In caso di necessità il Cirm può essere contattato via Telex digitando il comando 612068 C.I.R.M.I., telefonicamente ai numeri 06/54223045 e 348/3984229, via fax allo 06/5923333 e per e-mail all'indirizzo <telesoccorso@cirm.it>.*

*Ulteriori informazioni sono disponibili anche sul sito web del Centro Radio Medico: <www.cirm.it>.*

### Aggirare il groppo: precisazioni

Gian Carlo Ruggeri nel rispondere a Silvia Salotto nel numero 279 di BOLINA che poneva quesiti relativi all'articolo *Aggirare il groppo*, pubblicato sul numero 277 della rivista a pagina 41, non ha chiarito due dubbi di Silvia, che sono anche miei, ai quali aggiungo poi qualche altra richiesta di chiarimenti.

1. La direzione di spostamento del cumulo-nembo nella fase di formazione è disegnata più a dritta del vento sinottico. Da questa differenza nasce la diversa intensità del vento relativo Vr più forte a dritta. Quindi se la direzione di spostamento del cumulo-nembo fosse più verso sinistra del vento sinottico la situazione sarebbe esattamente opposta: vento risultante più forte a sinistra.

La mia domanda è questa: dove (emisfero Nord o Sud) quando, perché e con quali probabilità si ha un moto della nube verso la dritta o verso la sinistra del vento sinottico?

2. Dietro alla nube in fase di formazione c'è più vento di quanto non ce ne sia davanti, ciò è vero ed è esattamente l'opposto della fase successiva dove il vento più forte è davanti al cumulo-nembo. Inoltre tale



FRANCO PACE

differenza di velocità (davanti o dietro in fase di formazione) è quantitativamente superiore di quella riscontrabile lato destro o lato sinistro. Vero o falso?

3. Mi sembra che la fase di formazione non presenti alcun rischio reale per una imbarcazione rispetto alla fase intermedia, che mi sembra molto più pericolosa. Se ciò fosse vero è bene chiarirlo.

4. Si afferma che nell'ipotesi fatta, che il vento sinottico è quasi sempre da Sud Ovest: ciò è vero solo se il centro della pertur-

bazione passa a Nord dell'osservatore, nella quasi totalità dei casi Mediterraneo è così, ma non credo nel 100 per cento di essi.

5. Tutto quanto sopra a livello teorico, ma in pratica, potendo scegliere passo a destra o a sinistra del gruppo in arrivo?

DANILO BAGGINI  
Verbania (Vb)

**Risponde Gian Carlo Ruggeri.**  
*Rispondiamo punto per punto.*

1. Intanto è necessario precisare cosa s'intende per vento sinottico. Il significato del termine

suddetto: sinottico si riferisce a una condizione (in questo caso, meteorologica) esistente a un dato momento su di una vasta scala geografica, pertanto sia l'intensità che la direzione del vento non cambia su una distanza piccola come l'area occupata dal corpo del Cumulonembo. Inoltre, il moto della nube, ove presente, è dovuto al vento di gradiente che, sul mare, è presente già a circa 500-600 metri di quota.

2. Vero.

3. La risposta è sì, nella fase di formazione, fra l'altro, è esaltato l'effetto "aspirapolvere" dovuto alla zona di convergenza esistente al di sotto della base nube.

4. Le figure e il testo di ogni articolo contengono sempre esempi: non si è mai affermato che il vento sinottico sia sempre da Sud Ovest: magari così fosse, la professione e la vita di noi meteorologi sarebbe di molto semplificata!

5. Così come avviene per i cicloni tropicali, nelle aree di bassa pressione extratropicali, seppure a piccolissima scala (anche se non si vede sulle carte sinottiche, al di sotto di un cumulonembo ben sviluppato ne esiste una), esiste un semicerchio maneggevole e uno pericoloso;



\_importatori Elan per l'Italia\_

**Adria Ship**

Sede centrale Testata Mosconi - 34073 Grado (Go)

tel. 0039-0431-83504, fax. 0039- 0431-876066

www.adriaship.it, adriaship@adriaship.it

Genova: genova@adriaship.it,

Roma: roma@adriaship.it,

Catania: catania@adriaship.it



**60**  
**YEARS**  
Elan yachts

**elan**  
www.elan-marine.com

**Elan 310 Performance**

## CONCORSO

### Sapore di Mare: il vincitore del 2010!

Per l'anno 2010 l'Editrice Incontri Nautici aveva indetto il concorso *Sapore di Mare 2010* volto a premiare quello che a giudizio della redazione sarebbe risultato il migliore tra i racconti scritti dai lettori di BOLINA e pubblicato nell'omonima rubrica a fondo rivista.

Tra i testi presi in esame quello che per lo stile e per il contenuto è stato eletto vincitore è il breve ma intenso *Il vecchio Alpa Tris di nonno Tonino* di Francesco Sauro di Padova, pubblicato sul numero di Luglio-Agosto a pagina 98. L'autore, oltre ai complimenti da parte della nostra redazione, riceverà dieci tra i più venduti volumi della Editrice Incontri Nautici: *Tamata e l'Alleanza e Vele, Mari lontani, isole e lagune* di Bernard Moitessier, *Moana* di Franco Malingri e Mario Devetag, *Rigging* di Danilo Fabbroni, *Parola di Skipper e Il Vocabolario del velista* di Giancarlo Basile, *Manuale di navigazione a vela 1 e Velieri* di Pietro Caricato, *Tecniche di vela illustrate* di Ivar Dedekam e *Partire* di Carlo Auriemma ed Elisabetta Eördegh.

Non vincono premi ma meritano particolare menzione, altri tre racconti giunti alla selezione finale: *Stregata dal Mare* di Chiara Cesetti di Toscana (Vt), apparso sul numero di novembre a pagina 100; *A un passo dal naufragio* di Giovanni Malquori di Roma, pubblicato il mese di marzo a pagina 93; *Solidarietà tra velisti* di Giuliano Tordini di Pisa, apparso nel numero di giugno, a pagina 95. Dato il successo dell'iniziativa misurato con l'entusiasmo dei nostri "lettori-scrittori", il concorso sarà indetto anche nel 2011. Le istruzioni e le condizioni per la partecipazione sono indicate a pagina 4. Buon vento! □

*a differenza dei cicloni tropicali, però, ove il semicerchio maneggevole si trova (nell'emisfero Nord) alla sinistra del moto del centro del ciclone (nell'emisfero Sud è l'inverso) e la differenza nell'intensità dei venti fra la destra e la sinistra del moto è dovuta ai costanti Alisei, nelle aree extratropicali si devono valutare caso per caso le mutue direzioni dei venti in gioco nelle varie fasi d'esistenza della nube.*

*Nel caso citato nell'articolo, per esempio, è consigliabile passare a sinistra della nube, ove i venti più deboli ci consentirebbero di evitare il trascinarsi verso l'abbronzatura temporalesca.*

### L'agonia di una barca finita sugli scogli

Lunedì 29 novembre 2010, a seguito di un fortunale, il nostro First 8 ha rotto gli ormeggi ed è spiaggiato su scogli e ciottoli a Sud di Torri del Benaco (Vr). Il



La batteria al litio **Power 26-104** può erogare fino a 2,685 Wh. Pesa 20 chili e stagna, resistente a urti, sovraccarichi e inversioni di polarità. Info: <[www.torqueedo.com](http://www.torqueedo.com)>.

forte vento e l'impeto delle onde non hanno permesso il recupero immediato, e *Sthubyl* è andato irrimediabilmente perduto.

Avete mai visto una barca "morire" dopo ore di agonia? È una esperienza che sconvolge e che commuove.

Le barche solitamente galleggiano. Nei porti, tra onde, nei mari, nei laghi, con le vele. Da sempre oggetto di adorazione di molti sognatori e, per noi, il tempio nel quale si svolge il nostro culto. Ma una barca spiaggiata è irrealista. Osservarla angustia come vedere un cavallo che, stratonato dalla sua cavezza, divelto il morso che lo trattiene, viene a cadere nella curva di una pista. Ferito nei garretti cerca di rialzarsi, nello spasimo dello sforzo, alzando alta la testa con un nitrito di aiuto, per poi riabattersi affranto dal dolore.

Similmente il piccolo *Sthubyl*, inesorabilmente sospinto sulla costa, viene abbattuto dall'onda sul pietrame rovinoso della riviera. Sobbalza, gemendo nelle sue strutture, si inerpicia. Di nuovo è travolto. Leva la prua al cielo, brandeggiandola come per cercare quello spazio vitale che gli è consueto e necessario.

Si sofferma per alcuni istanti in quella postura innaturale gridando acutamente come con grida di aiuto per poi ricadere con sordi tonfi che lo sconquassano; ancora ritenta sperando invano nella sua forza di galleggiamento. Giace il suo ventre pietosamente impudico allo scoperto.

Sembra palpitare col suo proprio respiro a ogni risacca che il colpo dell'onda produce ritirandosi. Si percepiscono i sussurri vitali che ancora fremono all'interno di quel corpo martoriato sempre più incapace di reagire. Rotola, si gira, ancora si rovescia sotto la leva potente dell'onda che frange col fragore dello schianto. Per ore e ore. Il giorno dopo il corpo inanimato di *Sthubyl* è cullato dal flusso sciabordante che lo lambisce ancora. Se qualcuno avesse di-