

MENTILE

BOLINA®



**Andar per Mare*

www.bolina.it

€ 4,50

Svizzera Tic. 10 FS

Inserzioni gratuite

ANNO 27 • N. 290 • OTTOBRE 2011

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



9 771121 310002

• **Naufragio**
UN MAXI YACHT
SENZA BULBO

* pag. 61

• **Epirb**
SERVE O NO
LA LICENZA?

* pag. 45

• **Genova**
LE NUOVE BARCHE
ESPOSTE IN FIERA

* pag. 49



SOMMARIO

ATTUALITÀ

Epirb, caos abilitazione	Pag. 45
Via alla "Volvo Ocean Race"	» 47
Appuntamento al Salone di Genova	» 49
Barca, mostro da prima pagina	» 57
Class 40 negli oceani	» 58
"Piedemarinò", il nuovo manuale	» 59
Il naufragio del "Rambler"	» 61

RUBRICHE

Lettere a BOLINA	» 5
Fasi lunari di ottobre	» 6
Risposte brevi	» 10
Giancarlo Basile: chiglia basculante	» 16
Rodolfo Foschi: varianti al "Buonvento"	» 18
Notizie, notizie	» 24
Velamondo	» 26
Avvisi Nautici	» 29
Novità e curiosità	» 30
Regate, regate	» 32
Vela in breve	» 36

Derive, che passione	Pag. 37
Secondo look	» 93
Inserzioni gratuite	» 101
A BORDO	
Coste del mare di Sardegna	» 41
Gli orari della luna	» 43
Gonfiare e partire	» 63
Vela, l'antico nel futuro	» 67
Le baie del Golfo Hisaronu	» 71
In fuga dall'atollo	» 77
Portobelo, banca dei pirati	» 81
Fibra esotica senza segreti	» 84
Vaurien, la barca scuola	» 87
Leasing: perizie gonfiate	» 89
Seawind 1000: l'australiano	» 91
SAPORE DI MARE	
L'ultima rondine a bordo	» 95
A spasso per il Mediterraneo	» 97
Brindisi dopo la traversata	» 98
Croazia: un mare stregato	» 100

Per le condizioni di abbonamento vedere a pagina 13

*A*ssociare il desiderio di prendere il largo a un disagio forse è eccessivo. Eppure è una sorta di malinconia quella che si avverte dopo un po' di tempo che non si mette piede a bordo.

Non c'è bisogno di osservare una barca che naviga all'orizzonte; non occorre neppure guardare il mare, per immaginarsi tra le onde con la barra del timone in mano. Bastano il cielo terso di una qualsiasi città, la brezza che smuove i panni stesi su una terrazza so-

leggiata, o il volo di un uccello che si lascia trasportare dai flussi sopra i tetti.

È in circostanze come queste che ci si sorprende a sospirare, colti all'improvviso dal bisogno di rispondere a un richiamo: quello del vento e dell'acqua. È un moto interiore a

cui sono soggetti tutti i naviganti. Nulla di deprimente, si badi bene, né tanto meno di patologico. È uno stato d'animo positivo, che rende vivi e che non ha alcun effetto sul nostro vivere, se non quello di alimentare una sana passione per il mare.

Ben venga dunque, di tanto in tanto, questa singolare nostalgia a solleticarci e a sorprenderci nella nostra quotidianità. Alla prima occasione l'assegneremo e torneremo a navigare. Buon vento!

AL VOSTRO SERVIZIO 24 ORE SU 24



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

DECORRENZA DA QUALSIASI MESE



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 Servadei, 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), € 47,50 (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 comunicazioni informative agli abbonati (Legge 675/96).



Propaggini
insenature
e condizioni
climatiche
che s'incontrano
sul litorale
occidentale
dell'isola



COSTE DEL MAR DI SARDEGNA

di GIAN CARLO RUGGERI



La conformazione delle coste a Ovest dell'isola sarda presenta spiagge di dune sabbiose che si alternano ad alte scogliere a picco sul mare, a piccole baie e a ridossi che offrono riparo ai velisti rispetto ai venti settentrionali. In particolare il Maestrale, che qui soffia tutto l'anno.

PARTENDO DA CAPO ALTANO e procedendo verso Capo Pecora, su un percorso di poco meno di 14 miglia nautiche, ci troviamo in un tratto di costa alta e rocciosa, prevalentemente a picco sul mare. Il territorio è situato a Sud di Oristano e comprende parte della provincia del Medio Campidano e della provincia di Carbonia Iglesias, luogo che idealmente va dalla Marina di Arbus (Costa Verde) fino alla zona di Iglesias e Gonnessa, con la spiaggia di Fontanamare.

La conformazione della costa è molto diversificata: dai paesaggi di dune sabbiose, peculia-

ri del territorio, che si distendono fino al mare, alle spiagge di sabbia finissima interrotte da inaspettate scogliere o da cale rocciose, fino alle coste delimi-



Capo Mannu è un promontorio a Nord del Golfo di Oristano e costituisce il punto di inizio della penisola dal Sinis.

tate da pareti di arenaria. Troviamo la piccola insenatura di Porto Paglia, bordata da secche e scogli, quindi Porto Nebida, il cui spazio adibito all'ancoraggio è accessibile solo in presenza di tempo stabile e Porto Flavia, insenatura le cui rive sono anch'esse a picco.

L'ancoraggio alle boe o ai vitelli presenti sulla riva è piuttosto ridossato rispetto ai venti settentrionali, compreso il Maestrale, che è la circolazione prevalente nel periodo invernale. La cala di Buggerru, con l'annesso porto, frequentata prevalentemente solo in condizioni



L'astro
che illumina
le nostre notti
talvolta
non sorge,
non tramonta
oppure
non transita
sul meridiano



GLI ORARI DELLA LUNA

di AUGUSTO GUIDOBALDI



Il moto combinato della Luna intorno alla Terra e di entrambe intorno al Sole è all'origine di molti fenomeni celesti, fra cui le "irregolarità" caratteristiche del ciclo lunare, dovute essenzialmente alla diversa velocità con cui questi astri si muovono.

IPRINCIPALI MOTI LUNARI SONO tre: di rotazione intorno al proprio asse, di rivoluzione intorno alla Terra e, insieme a questa, di traslazione intorno al Sole, tutti da Ovest verso Est, cioè in senso antiorario.

La Luna ruota su sé stessa a una velocità media di 13 gradi al giorno, quindi impiega 27 giorni 07h 43' 12" per compiere una rotazione, lo stesso tempo che impiega per portare a termine una rivoluzione intorno alla Terra. Questo è il motivo per cui mostra sempre lo stesso emisfero a un osservatore sul nostro pianeta.

Il tempo per una rivoluzione in-

dicato sopra è riferito alla sfera celeste, e prende il nome di mese sidereo (dal latino *sidereum* = stellare). Se però il moto di rivoluzione intorno al nostro pianeta è riferito al sistema Terra-Sole, allora si ha un tempo maggiore, 29 giorni 12h 44' 03", che pren-

DOMENICA 30 SI TORNA ALL'ORA INVERNALE

Dopo sette mesi, da quando il 27 marzo è iniziato, termina il periodo in cui è stata in vigore l'ora estiva: alle ore tre di domenica 30 bisogna quindi mettere indietro di un'ora le lancette dell'orologio e tornare all'ora invernale. Mercurio, Venere e Saturno transitano in prossimità del Sole, che sorge alle 06,56-06,31 (gli orari, riferiti al nostro fuso orario, sono quelli estivi del giorno 1 e invernali del 31) e tramonta alle 18,43-16,56, e restano invisibili. Marte si può osservare dalle 01,43-00,12 all'alba, Giove tutta la notte. Dopo il tramonto, Urano è visibile fino alle 06,35-03,32, Nettuno fino alle 03,43-00,39. La Luna è piena il 12 e nuova il 26, e negli stessi giorni è rispettivamente all'apogeo e al perigeo. Nel mese si perde un'ora e 22 minuti di luce diurna.

A.G.



Per usare la radioboa d'emergenza occorre una specifica licenza? I tanti dubbi di una normativa controversa



L'Epirb è obbligatorio tra le dotazioni di bordo per navigazioni oltre le 50 miglia dalla costa, una volta attivato trasmette un segnale in codice al sistema di satelliti Cospas Sarsat.

EPIRB, CAOS ABILITAZIONE

CI SCRIVE IL LETTORE LORENZO Caforio di Torino: *Leggo sempre con piacere e attenzione i numeri di BOLINA. Ho constatato, però, come alcune lettere riportano informazioni errate e discutibili. È il caso di Roberto Venturini ("Esame Gmdss Lrc quanta severità") nel numero di luglio-agosto 2011.*

Vorrei farvi notare la gravità nell'affermare informazioni errate sulla normativa Gmdss in essere. L'idea che occorre superare un esame difficile per poter avere a bordo l'Epirb è totalmente errata e priva di fondamento ma, soprattutto, fuorviante per coloro che vogliono dotarsi del più importante dispositivo di sicurezza e soccorso in mare.

Il possesso con il conseguente rilascio del codice Mmsi per gli Epirb non richiede nessun tipo di certificato ed esame. An-

zi proprio nel modulo di richiesta (che allego) sono riportate le precisazioni che, in sintesi, autorizzano l'uso dell'apparato per il traffico di soccorso e sicurezza (senza esami) cosa che, invece, non è consentita per gli apparati operanti con la tecnica Dsc dove è obbligatoria la preventiva acquisizione con esame dell'idonea certificazione



La radioboa va programmata con un codice (Mmsi) identificativo a 9 cifre.

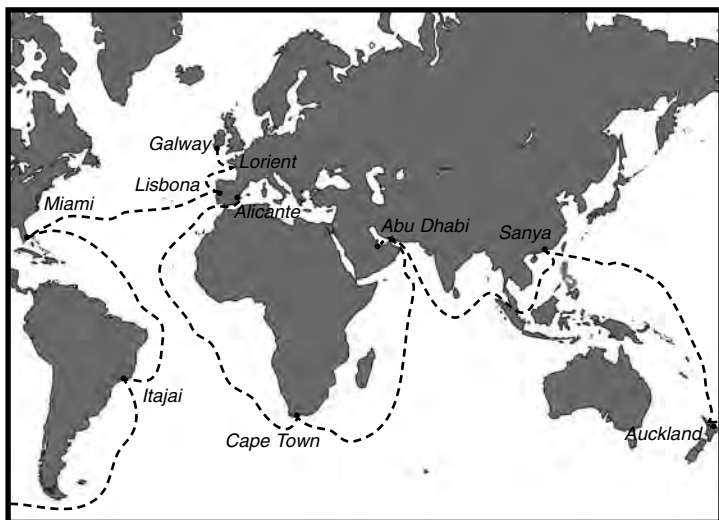
ne (Roc, Goc, Lrc, Src). E, a ribadire il concetto, dopo pochi giorni, da Caforio arriva un'altra mail: A integrazione della precedente corrispondenza, mando copia della risposta, riguardo l'Epirb, inviata dalla Stazione Satellitare Cospas-Sarsat Italy: "L'Epirb di bordo di per sé non richiede il rilascio di alcun certificato radio-operatore. Dopo aver ottenuto l'Mmsi e programmato l'Epirb dovrà compilare la scheda di registrazione, inviandocela via fax o email".

Ebbene, come stanno le cose? È in errore BOLINA, richiamando il fatto che per usare a bordo la radioboa Epirb servirebbe una delle abilitazioni previste nell'ambito del sistema Gmdss (Global Maritime Distress and Safety System), studiato per aumentare la sicurezza in mare, o è sbagliata l'interpretazione del

Volvo Ocean Race



***Il 29 ottobre
prende il via
la ex "Whitbread"
giro del mondo in
equipaggio:
quasi 40.000 miglia
di percorso
con scali
in dieci Paesi***



Il giro del mondo in equipaggio è diviso in dieci tappe e si snoda attraverso gli oceani Atlantico, Indiano e Pacifico con passaggi al Capo di Buona Speranza e a Capo Horn.

BOLIDI INTORNO AL GLOBO

TORNA A DISTANZA DI QUATTRO anni una delle competizioni più dure e affascinanti nel panorama delle regate oceaniche, la *Volvo Ocean Race* (un tempo nota come la *Whitbread*), giro del mondo a tappe e in equipaggio la cui undicesima edizione prende il via il 29 ottobre da Alicante, in Spagna.

Nata nel 1973 sull'onda delle circumnavigazioni in solitario compiute da Francis Chichester (1966) e da Robin Knox-Johnston (1968) e finanziata dal produttore della birra neozelandese *Whitbread*, questa storica regata ha sempre rappresentato una prova velica estrema entrando nel corso del tempo nel *gotha* delle avventure veliche più ambite dai navigatori oceanici e più seguite dai media di tutto il mondo. Da quella prima edizione la *Whitbread* si è corsa poi ogni quattro anni su percorsi sempre diversi,

fino a diventare nel 2001 la *Volvo Ocean Race*, per via dell'ingresso come sponsor della casa automobilistica svedese.

Ad alimentare il mito di questa competizione che annovera nel suo albo d'oro fuoriclasse della vela oceanica come Grant Dal-

ton, Peter Blake e Dennis Conner, c'è innanzitutto il percorso che si snoda lungo 39.270 miglia attraverso gli oceani Atlantico, Indiano e Pacifico e con i passaggi di Capo di Buona Speranza e del mitico Capo Horn. Oltre alle indiscutibili doti veliche per lan-

AD ALICANTE LE LEGGENDE DEL PASSATO



Nel quadro di un ricco calendario di eventi che anticipano la partenza della prima tappa della *Volvo Ocean Race* 2011/12, viene organizzata dal 1° al 5 novembre ad Alicante, Spagna, la *Volvo Ocean Race Legends Regatta*, evento che raduna barche e personaggi che hanno preso parte al giro del mondo fin dalla prima edizione del 1973. Tra gli iscritti ci sono *Great Britain II* che si aggiudicò la prima edizione, *Steinlager 2*, il celebre ketch con cui Peter Blake dominò l'edizione 1989-90 e lo yacht polacco *Copernicus*, il più piccolo (13,71 m) nella storia della regata. La manifestazione comprende due giorni di regate, incontri con i protagonisti e si chiuderà con una parata delle barche che scorteranno la flotta dei Vor 70 fino alla linea di partenza. Tutte le barche partecipanti saranno ormeggiate in porto e aperte alle visite da parte del pubblico. □



*Dal 1° al 9
ottobre
apre l'attesa
rassegna
dedicata a barche
e accessori
diverse
le novità
per la vela*



Le imbarcazioni a vela presenti al Salone di Genova quest'anno sono concentrate nelle marine, il settore Mondoinvola invece ospita le derive, gli accessori e l'abbigliamento tecnico.

APPUNTAMENTO A GENOVA

di FABRIZIO COCCIA

CON IL MESE DI OTTOBRE TORNA IL SALONE NAUTICO di Genova. L'appuntamento per tutti gli appassionati di mare è quindi ancora una volta nei consueti spazi fieristici nella città della Lanterna che quest'anno aprono i battenti da sabato 1 a domenica 9.

Cosa c'è da aspettarsi? Senza dubbio sorrisi "tirati", da parte dei tanti operatori del settore sui quali continuano a soffiare i venti di una crisi economica internazionale che non demorde e ha colpito duramente anche la nautica. Però anche la determinazione di una categoria che nonostante tutto è capace di mantenere le posizioni e anzi punta a rilanciare l'offerta. Lo dimostra del resto l'affollato *parterre* sia di espositori (circa 1.300) che di barche (oltre 2.000), con la presentazione di molte nuove proposte anche per quanto riguarda la vela.

La rassegna quest'anno prevede una diversa razionalizzazione degli spazi espositivi, con nuove tensostrutture

tra il padiglione "C", dedicato a motori, componenti e accessori e il "Blu" che ospita gommoni e barche a motore.

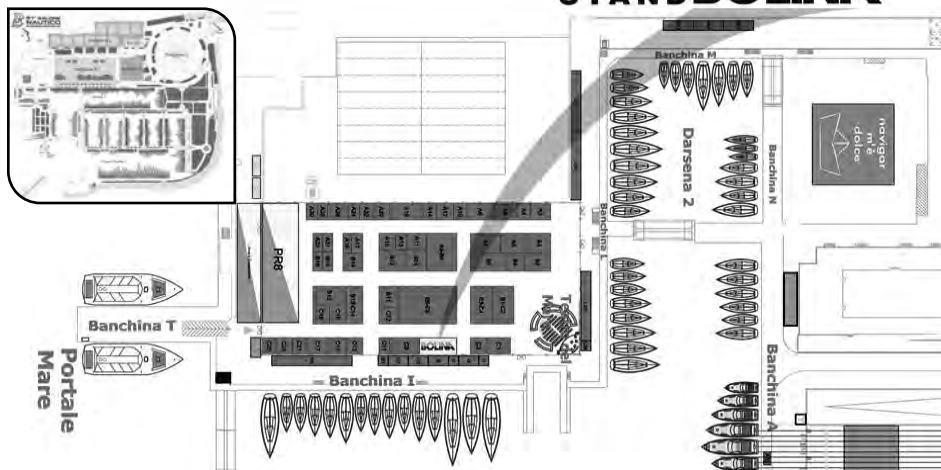
Una copertura più ampia e spaziosa è prevista poi anche per il settore Mondoinvola nel Marina 2 dove si trovano derive, accessori tecnici, abbigliamento nautico, vele e anche la redazione di BOLINA (siamo allo stand C5!).

Inoltre le imbarcazioni a vela che gli scorsi anni erano ormeggiate nella lontana Darsena di Ponente sono state raggruppate nelle più vicine marine.

Da segnalare anche la possibilità di effettuare le prove in mare delle imbarcazioni situate nella nuova darsena e l'apertura serale (fino alle ore 22,30) nel primo giorno della manifestazione.

Come sempre, però, l'interesse degli appassionati di vela sarà ancora una volta tutto concentrato sulle nuove proposte dei cantieri. Vediamo nelle pagine seguenti le "primizie" più interessanti da visitare.





Salite a bordo del nostro stand

Una sosta nello stand di BOLINA al Salone Nautico di Genova è ormai una tradizione per tanti velisti. Nei nostri spazi, infatti, oltre a conoscere la redazione e i collaboratori della rivista (ai quali chiedere consigli o consulenze) ci si può anche solo riposare per rinfrancarsi dalla maratona che impone la rassegna. Siamo nel Piazzale Marina 2, settore "Mondoinvela", allo stand "C5" e per chi viene a trovarci ci sono diverse sorprese. La prima, per chi si abbona alla rivista nei giorni della fiera, è una maglietta con i simpatici disegni di Enea Riboldi ispirati ai ruoli di bordo. C'è poi la presentazione di un nuovo volume dell'Editri-

ce Incontri Nautici: *Piedemarinò* di Giulio Stagni, architetto triestino e insegnante di vela. Già autore di *Velaveloce*, *Guida alla conduzione di catamarani*, Stagni, con linguaggio semplice e suggestive illustrazioni a colori, in questo libro spiega i "fondamentali" della navigazione a vela, dall'evoluzione dello scafo e degli armi ai consigli per i primi bordi, dall'uso dello spinnaker, alla conduzione con cattivo tempo, senza tralasciare la meteorologia, il carteggio, etc. Da segnalare anche la nuova edizione del *Vocabolario del velista* di Giancarlo Basile e naturalmente l'ultimo volume del portolano *Dove Navigare*.

LE INFORMAZIONI UTILI PER VISITARE IL SALONE NAUTICO DI GENOVA



Le date - La 51ª edizione del Salone Nautico Internazionale si svolge dal 1° al 9 ottobre. L'apertura è dalle ore 10 alle 18,30, sabato 1° ottobre resta aperto fino alle 22,30. Lunedì 3 e martedì 4 sono le giornate "Tech Trade" consigliate agli operatori professionali per visitare il Padiglione C (accessori e componenti). Info: <www.genoaboatshow.com>.

Il luogo - La rassegna di svolge alla Fiera di Genova, in Piazzale J. F. Kennedy, 1 - Genova. Due gli ingressi: il portale di Levante di Piazzale Kennedy e la banchina riservata ai battelli provenienti da Porto Antico, dal Terminal Traghetti, dalla Marina di Sestri Ponente e da Molo Archetti a Pegli.

Il prezzo - Il biglietto d'ingresso è di 15 euro, il ridotto 12 euro. I bambini fino a 5 anni non pagano; è possibile acquistare il biglietto anche on-line.

I mezzi - In treno: la stazione di Genova Brignole è a meno di un chilometro dal Salone, quella di Genova Principe a circa 4 chilometri. In battello: collegamenti dal Porto Antico, dall'area portuale e dal Molo Archetti a Pegli. In aereo: l'aeroporto Cristoforo Colombo è a circa 10 chilometri dalla Fiera, è servito da taxi e navette. In auto: chi proviene dall'A12 (direttrice Tirrenica) può uscire al casello autostradale di Genova Est o a Genova-Nervi e seguire le indicazioni "Fiera". Chi proviene dalla A10 (Autostrada dei Fiori), dalla A7 (Milano-Genova) o dalla A26 (Alessandria-Genova), può uscire al casello di Genova Ovest e immeritarsi sulla Sopraelevata che conduce alla Fiera. Seguire le indicazioni per i parcheggi "Salone Nautico", dove sono servizi navetta. □

Partito
il giro del mondo
dedicato ai 12 metri



Marco Nannini è in gara a bordo del suo Class 40 nella Ocean Global Race con l'inglese Paul Peggs. Per il velista italiano è il primo giro del mondo.

CLASS 40 ATTRAVERSO GLI OCEANI

L'IDEA DI UN GIRO DEL MONDO riservato ai Class 40 era nell'aria probabilmente già dal 2004, anno in cui questa categoria di imbarcazioni fu lanciata. Compromesso tra innovazione tecnologica e costi sostenibili, se paragonata per esempio a quelli di un 60 piedi Open, queste barche grazie a un regolamento di classe che obbliga alla parsimonia nella scelta di materiali e attrezzature, sono espressione di una filosofia volta ad avvicinare al mondo della regata anche navigatori che non dispongono di budget stratosferici.

Una scelta indovinata che ha portato gli avveniristici 12 metri in gara alla *Ostar*, alla *Transat Jacques Vabre*, alla *Quebec Saint Malò* e alla *Route Du Rhum*.

Ci ha creduto Giovanni Soldini, che negli ultimi anni è stato il protagonista del circuito internazionale, così come Matteo Miceli, tra i primi a parlare di giro del mondo a bordo di una di queste barche (impresa che compirà nel 2012). E ne è convinto anche Josh Hall, inglese con all'attivo un secondo posto al *Vendée Globe* (il giro del mondo senza scalo e senza assistenza) e ideatore della *Global Ocean Race*, giro del mondo per due persone di equipaggio riservato proprio ai Class 40.

La seconda edizione di questa regata ha preso il via dall'isola di Maiorca (Baleari) il 25 settembre. Trentamila miglia di navigazione divise in cinque tappe: da Maiorca a Città del Capo, in Sudafrica (27 novembre), da

Città del Capo a Wellington, in Nuova Zelanda (29 gennaio), di qui a Punta del Este, Uruguay (29 gennaio), da Punta del Este a Charleston, Usa (1° aprile) e infine da Charleston a Maiorca (20 maggio).

Al momento di scrivere queste note gli equipaggi al via sono nove. Quattro "amatoriali" e cinque più competitivi. Tra i primi il 72enne olandese Nico Budel in compagnia di Ruud van Rijsewijk su *Hayai*; due coppie di mezza età, una anglo-fancese composta da Halvard Mabire e Miranda Merron su *Campagne de France*, l'altra sudafricana di Nick Leggatt e Phillipa Hut-ton-Squire; infine i neozelandesi Ross (62 anni) e Campbell Field (40 anni), padre e figlio, su *Hupane*.

Più agguerrite sembrano l'inglese Hannah Jenner e la tedesca Anna Maria Renken (rispettivamente di 31 e 30 anni) su *Jaz Mk II*, così come Michel Kleinjans, David Thomson e Ian Wittevrongel equipaggio "intercambiabile" di belgi e inglesi di *Roaring Forty 2*. Seguono i francesi Jacques Fournier e Jean-Edouard Criquioche su *Groupe Picoty* e il team di giovanissimi di *Desafio Mallorca* formato dal neozelandese Conrad Colman (27 anni) e dallo spagnolo Hugo Ramón (26 anni).

Il nostro tifo sarà invece rivolto al torinese Marco Nannini (33 anni), in coppia con l'inglese Paul Peggs (55 anni). Nannini si era già distinto nel 2009 per la

vittoria di classe della *Ostar* da Plymouth (Uk), a Newport Rhode Island (Usa) a bordo della sua barca da crociera. Passato ai Class 40 nel 2010, ha partecipato con Peggs al giro di Inghilterra e Irlanda classificandosi secondo, e in solitario ha percorso le 3.500 miglia dalla Francia alla Guadalupe (Caraibi) portando a termine la sua prima *Route du Rhum*.

Prima che partisse per il giro del mondo gli abbiamo chiesto quanto gli fosse costato impegnarsi in un progetto così ambizioso: «Tutto – ha risposto – ho lasciato il lavoro, ho affittato la mia casa e investito i risparmi di una vita».

Per Nannini questa è la prima esperienza intorno al mondo. Un'impresa eccitante che fa anche un po' paura. «Onestamente – confessa – non vedo l'ora di partire. La prima tappa non sarà poi così diversa da una *Route Du Rhum*. Semmai più avanti, alle latitudini australi, sentiremo un po' più di pressione».

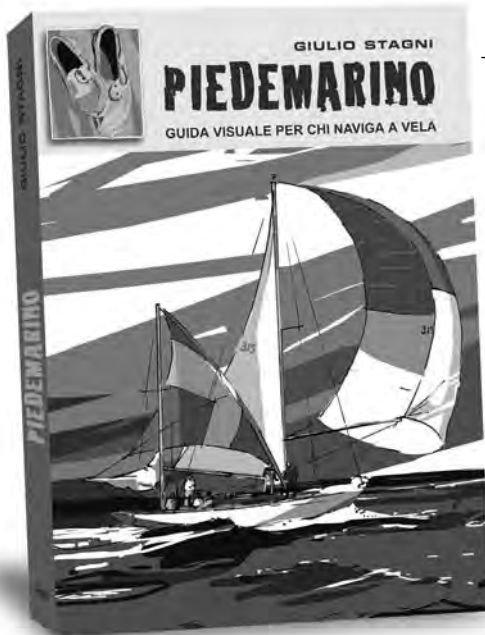
«Un giro del mondo – continua – non è come una transatlantica. Bisogna essere conservativi. Rompere anche solo una vela a tremila miglia dalla partenza, potrebbe rivelarsi un problema quando ne hai altre 27.000 da attraversare. Vincerà chi non farà errori, conducendo la regata con senso di responsabilità».

I siti web di riferimento per seguire la regata sono <globaloceanrace.com>, <marconannini.com> e <bolina.it>. Buon vento a tutti giramondo! (alb.ca)

Autunno 2011



In uscita
per l'editore
di BOLINA
il nuovo manuale
di nautica
disegnata:
duecento pagine
a colori
per raccontare
e spiegare
l'andar per mare



Un manuale di vela e più in generale una guida illustrata alla vita di bordo: dalla tecnica, al meteo, passando per la sicurezza e le regole di bon-ton. Questo il contenuto del volume **Piedemarino**, Editrice Incontri Nautici, 200 pagg., 16 euro.

LA VELA A MANO LIBERA

NELLA MAGGIOR PARTE DEI manuali di vela è naturale affidarsi ai testi per trattare i vari argomenti, limitando l'uso delle immagini. Pagine di parole che descrivono manovre, teoria, tecniche e regole di navigazione corredate solo di tanto in tanto da illustrazioni di approfondimento.

Giulio Stagni, architetto, insegnante di disegno al Liceo artistico di Trieste, nonché istruttore di vela e già autore con Editrice Incontri Nautici di *Velaveloce* (un'efficace guida alla conduzione di piccoli catamarani), ha voluto sovvertire quest'ordine, portando le immagini a un ruolo centrale nella comunicazione. Il risultato è *Piedemarino* (Editrice Incontri Nautici, 16 euro) un manuale intera-

mente disegnato o, come lui preferisce definirlo, una *guida visuale* per chi naviga a vela. E il risultato sembra dargli ragione: con questo volume l'approccio a una materia complessa come quella della navigazione a vela, diventa scorrevole,

giocoso. E la novità non sta soltanto nella scelta che antepone la grafica al testo, il disegno alla parola, ma nel sistema didattico che non è puramente enciclopedico, bensì intriso di riferimenti pragmatici per aiutare chi legge a comprendere con maggiore immediatezza i temi

trattati. Il proposito insomma non è quello di accorpare ancora una volta gli elementi teorici di base della scienza nautica in un unico testo, bensì fornire al lettore strumenti conoscitivi per comprendere a tutto tondo le dinamiche della vita di bordo.

Il libro si addice pertanto sia a chi non ha alcuna dimestichezza con la nautica da diporto, sia a chi a vela va già, ma vuole tene-



Piedemarino, il nuovo libro di Giulio Stagni, è una guida per chi va a vela interamente disegnata.

NUOVI E-BOOK

“Tamata”, “Rigging” e gli altri

Tra le novità della Editrice Incontri nautici si segnalano anche tre importanti nuove uscite in formato digitale. Il primo è **Manuale Nautico Illustrato**, terza opera di Ivar Dedekam (già autore di *Tecniche di vela illustrate* e *Arte marinaresca illustrata*). Grazie a illustrazioni a colori di grande efficacia l'autore espone in poche pagine tutte le problematiche che ogni navigante deve saper affrontare e come risolverle con l'uso delle scienze nautiche e della strumentazione di bordo. Quindi carteggio, punti nave, utilizzo di Gps, Radar e le nozioni di base della navigazione astronomica. Un libro da leggere e consultare, anche in navigazione.



Un altro volume passato dal cartaceo al digitale è **Rigging**, il fortunato testo di Danilo Fabbri, uno dei più importanti esperti italiani in materia di attrezzatura di coperta, che con l'aiuto di fotografie (in parte a colori nell'edizione digitale) e disegni (di Ena Riboldi) descrive tutto quel che c'è da sapere su cavi, manovre, winch e albero di una barca a vela da crociera o regata. Un testo tecnico unico nel suo genere in Italia.

Dulcis in fundo l'atteso ebook di **Tamata e l'Alleanza**, il testamento nautico e filosofico di Bernard Moitessier. In questa poetica e avventurosa autobiografia il grande navigatore ripercorre la sua esistenza dall'infanzia trascorsa nel Vietnam fino alle sue mitiche navigazioni negli oceani di tutto il globo. Nella versione digitale, così come in quella cartacea, il volume contiene immagini esclusive e un'appendice tecnica a firma dello stesso Moitessier.

Al fine di garantire la migliore resa delle illustrazioni il **Manuale nautico** di Dedekam e **Rigging** di Fabbri sono disponibili in formato Pdf. **Tamata e l'alleanza** è invece in formato ePub. Tutti i titoli sono in vendita nei principali internet book shop e compatibili con i tablet sul mercato. È naturalmente disponibile anche la versione cartacea. Info: <www.bolina.it>.

re a portata di mano una guida utile e di rapida consultazione.

Piedmarino muove i primi passi dalla fisica della vela, dalla terminologia nautica e dalla storia dell'evoluzione delle vele. Prosegue quindi con l'anatomia dello scafo e l'analisi dettagliata degli elementi che lo costituiscono e che ne garantiscono galleggiamento e assetto in acqua. Quindi si passa alle manovre con pagine dedicate alle andature, all'ormeggio, all'ancoraggio, all'armo delle vele passando per la presa di terzioli, l'uso del tangone e la navigazione con cattivo tempo. Da ma-

nuale anche il capitolo dedicato alla meteorologia con tutto quel che occorre sapere su pressione atmosferica, venti, funzionamento del barometro, descrizione delle carte sinottiche, fronti, perturbazioni. Poi i venti, le brezze, lo stato del mare. Quindi le coordinate geografiche, l'orientamento, le tecniche di carteggio e di rilevamento.

Particolare attenzione è prestata quindi alla sicurezza con il riepilogo delle regole per evitare gli abbordi in mare, i segnalamenti marittimi, le bandiere, i segnali sonori e luminosi. Da un archietto non poteva mancare

poi uno studio dell'evoluzione nelle barche dei volumi sotto coperta confrontando lo *Spray* di Joshua Slocum, classici cutter di fine Ottocento e inizi del Novecento, fino ad arrivare a un moderno Hallberg Rassy. Per quanto lo spazio i volumi interni siano aumentati è sempre necessario fare i conti con la difficoltà di vivere in ambienti ristretti. Chi sale a bordo deve portare con sé poche cose (ma che siano quelle giuste!). Ecco dunque istruzioni su cosa mettere nella sacca, come gestire adeguatamente stipetti, armadietti, gavoni e cambusa e addirittura come organizzare la raccolta dei rifiuti.

Un altro tema, spesso non presente nei manuali tradizionali, ma a cui l'autore ha voluto dedicare un intero capitolo, sono le regole di bon-ton e i consigli pratici su come muoversi in coperta, utilizzare il wc, cogliere una cima, piegare una vela... tutto ciò che, insomma, distingue un marinaio da chi invece non lo è.

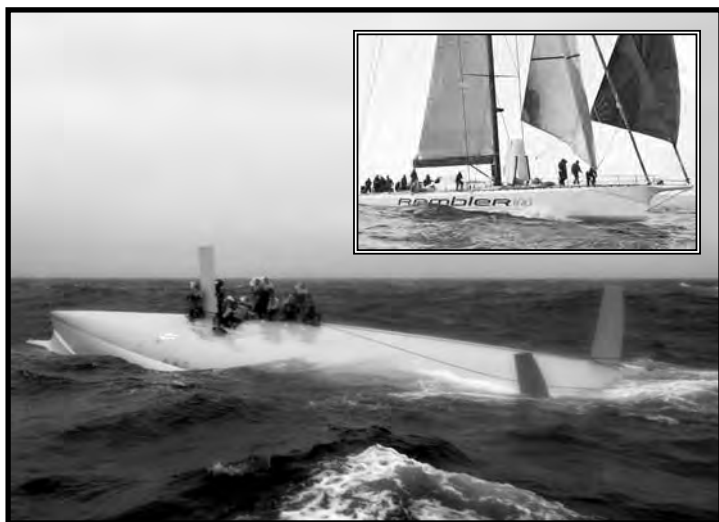
Dopo un'immane sezione dedicata ai nodi e alle legature, il volume si completa con un'ampia parte dedicata alla sicurezza, quindi all'uso di salvagente, life-line, radio vhf, segnali di soccorso e alle manovre di recupero dell'uomo a mare e per intervenire in gravi casi di emergenza (abbandono della nave, falla sullo scafo, fuoco a bordo) e con un vademecum per il primo soccorso a bordo.

Piedmarino è insomma una vera e propria miniera di informazioni, una guida pratica, dinamica, che merita certamente un posto nella libreria di bordo.

È adatto a un pubblico di tutte le età e a velisti di tutti i livelli. Presto disponibile in libreria e sul sito internet di BOLINA <www.bolina.it>.



***D**urante la regata del Fastnet un Maxi di 33 metri perde il bulbo e si ribalta nelle fredde acque dell'Atlantico settentrionale*



*Un mese prima del naufragio al Fastnet **Rambler 100** aveva vinto la Transatlantic Race, regata dagli Usa all'Inghilterra, stabilendo il tempo record di 6 giorni, 22 ore e 08 minuti.*

IL NAUFRAGIO DEL “RAMBLER”

RAMBLER 100 È UN MAXI YACHT DA REGATA DI 32 metri a dislocamento leggero del 2008, capace di superare i 20 nodi. Era il favorito prima della partenza per la classica regata del Fastnet di quest'anno, 608 miglia in oceano Atlantico a Ovest della Gran Bretagna, con lo scoglio del Fastnet poco a Sud dell'Irlanda, da doppiare.

E in effetti aveva tutta la flotta a poppa il 15 agosto alle ore 17,45 quando, girato da poco il famoso scoglio con 23 nodi di vento da Sud Ovest, mentre era di bolina stretta con 265 miglia da per-

correre e a 7 miglia di distanza da una boa di disimpegno (dopo la quale avrebbe intrapreso il lato di poppa per l'arrivo) il bulbo si è staccato dalla pinna della deriva e la barca si è rovesciata.

Pubblichiamo la testimonianza di Peter Isler navigatore di *Rambler 100* che al momento dell'incidente si trovava sotto coperta. Un utile spunto di riflessione sull'azzardo di alcune scelte progettuali e sull'importanza dei sistemi di localizzazione come l'Epirb che, come è accaduto in questo caso, possono salvare la vita a un intero equipaggio. □

«**D**opo avere doppiato il Fastnet, mentre dirigevamo verso la boa sopravento abbiamo sentito un forte colpo e la barca si è coricata immediatamente a 90 gradi, capovolgendosi poi completamente dopo circa 30 secondi. Cinque dei 21 membri dell'equipaggio si trovavano in mare.

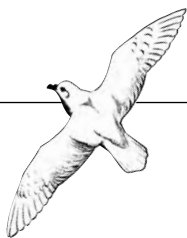
Fortunatamente indossavano il giubbotto salvagente. I rimanenti 16 sono riusciti a uscire dalla barca capovolta e a salire sulla carena. Abbiamo aspettato così quasi

tre ore. Poi è finalmente apparsa una barca di salvataggio, allertata da due Epirb personali, che io e Mick Harvey (Project Manager del team di *Rambler*, ndr.) avevamo in tasca. Data la scarsa visibilità, la barca di soccorso è arrivata parecchio vicino, ma senza avvisarci. Soltanto dopo circa 45 minuti sono riusciti a localizzarci.

Li abbiamo informati che cinque membri dell'equipaggio erano in acqua. Ognuno era estenuato per il freddo, incluso l'armato-

re George David e il suo socio Wendy Touton, che era in uno stato di ipotermia ed è stato prelevato da un elicottero. Gli altri 20 sono stati tratti in salvo dalle due barche di salvataggio fino al Circolo Velico di Baltimora, dove sono stati rificollati con un'ottima cena calda, abiti asciutti e un alloggio per la notte.

Quello che ci era capitato in mare era chiaro. Pur trovandomi al tavolo da carteggio, avevo capito immediatamente che la bar-



Tendenze

I multiscafi
pneumatici
rappresentano
una soluzione
pratica
ed efficace
per risolvere
problemi di spazio
e di trasporto



*I catamarani gonfiabili si prestano a tranquille veleggiate e si rivolgono a velisti che privilegiano la loro praticità. Non mancano però modelli ad alte prestazioni come il **Ducky 19** (5,79 m).*

GNIFIARE... E PARTIRE!

di DAVID INGIOSI

GLI APPASSIONATI DI PICCOLI catamarani sanno bene quanto divertenti e veloci possono essere questi natanti. L'altra faccia della medaglia sono però il trasporto non agevole e i problemi di alaggio e varo, specie se si è da soli. Per non parlare delle difficoltà di rimessaggio.

Un'alternativa ai tradizionali catamarani a vela a struttura rigida sono i modelli pneumatici: basta una pompa per gonfiare gli scafi, una manciata di minuti per fissare il trampolino e attrezzare l'armo velico e si è pronti a entrare in acqua. E quando la veleggiata è finita, si smonta la barca e si stiva il tutto in un paio di borse che si tengono in macchina, in cantina o perché no, nel gavone di un cabinato.

Una soluzione certamente pratica, ma questi natanti come

navigano a vela? Pur lontani dalle prestazioni di un multiscafo tradizionale, i catamarani gonfiabili veleggiano dignitosamente e in sicurezza, ma si rivolgono prevalentemente a velisti alle prime armi o a chi non cerca le alte prestazioni nelle uscite sui laghi o lungo costa. Tuttavia non mancano modelli che privilegiano mate-

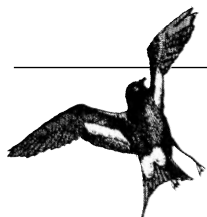
riali tecnologici, armi velici da competizione e viaggiano a oltre 20 nodi.

Il mercato offre una vasta scelta di catamarani pneumatici, per tutti i gusti e le tasche. Esistono anche in Italia aziende specializzate in questo settore che per gli scafi utilizzano tecniche costruttive, materiali e valvole prese in prestito dal mondo dei tender, mentre per alberi, vele e attrezzature adottano strutture smontabili progettate ad hoc. Vediamo una selezione di proposte.

La società Minicat Italia (www.minicat.it) per esempio ha in catalogo due modelli che rappresentano una valida scelta per chi vuole cominciare a veleggiare. Il più picco-



*Occorrono dai 20 ai 30 minuti per allestire l'**Happy Cat Light** (4,35 m) dell'azienda tedesca Grabner.*



Accessori

Lo studio di soluzioni automatizzate utili a rendere gestibile il governo di grandi prototipi sta contaminando anche la normale nautica da diporto



Automazioni, servo-meccanismi e riduzione della manovra in coperta caratterizzano la filosofia dell'easy sailing lanciata dal cantiere monegasco Wally per i suoi prototipi.

VELA: L'ANTICO NEL FUTURO

di **DANILO FABBRONI**

LA VELA È UN ANACRONISMO vivente, anzi "marciante". Si pretende d'essere a più riprese all'avanguardia, per via per esempio dei materiali aerospaziali spesso impiegati, dell'elettronica spinta presente a bordo, per poi trovarsi a sfrecciare sull'acqua a velocità, in fin dei conti, ridicole. Se pensiamo ai "velocissimi" Open 70 impegnati nella *Volvo Ocean Race*, sono barche che navigano al massimo a 35 nodi, poco meno di 70 chilometri all'ora. Non un granché. Ma questa contraddizione, lungi dall'essere un vero handicap, è la quintessenza del fascino della vela.

L'Art Ensemble of Chicago, una formazione jazzista d'avanguardia adottò un motto illuminante: "Ancient to the future", cioè "antichi nel futuro". Una formula che bene si adatta anche

alla vela in cui si tende sempre a proiettarsi nel futuro, mantenendo un nucleo che alla fin fine è antico come Noé.

Negli ultimi decenni, che piaccia o no, la filosofia del cosiddetto *easy sailing*, lanciata dal cantiere Wally ha fatto scuola non solo in Italia, ma nel resto del mondo. Non si tratta sola-

mente di soluzioni che consentano di andare a vela in una maniera meno impegnativa da un punto di vista fisico, ma di una ricerca volta a studiare e impiegare servo-meccanismi onde gustare di più l'uscita in mare.

Un approccio, questo del rendere le cose più facili, che non è diverso da quel che sperimenta-



A sinistra il self tailing di un comune winch non lascante con due semi pulegge dentate che servono per agguantare la cima. A destra il Reversible winch della Seldén che cazza e lasca grazie alle ganasce mobili e alla sua staffa a "uncino".



*Dieci giorni
lungo la costa
meridionale
della penisola
di Datca:
la guida per una
crociera ideale
nelle cristalline
acque della Turchia*



Profonde insenature immerse nel verde, baie protette, fondali buoni tenitori, approdi non affollati e fascino storico, caratterizzano la porzione di Mar Egeo a Nord dell'isola di Rodi.

LE BAIE DEL GOLFO HISARONU

di STEFANO MOLÈ

LO SCORSO MESE NELL'ARTICOLO *Le meraviglie di Gokova* (BOLINA, n. 289, pag. 63), abbiamo proposto un itinerario nell'omonimo golfo della Turchia. In quello che segue, che come il precedente ha base di partenza e ritorno Bodrum, ci spingiamo poco più a Sud pianificando una crociera di dieci giorni in altri due golfi meravigliosi, quello di Hisaronu e quello di Sombeki. Gli scali sono: Bodrum, Knidos, Datca, Kuruka Buku, Porto Losta, Dirsek, Buzburun, Palamut.

Bodrum-Knidos

23,5 miglia

Il porto di partenza è Milta Karada Marina (38°01.85'N - 027°25.4'E), a Bodrum, che offre 450 posti barca. L'ormeggio è con corpo morto su briccole. Prima di entrare nell'approdo contattare la torre di controllo

via radio (canali 16 o 73) e farsi dare le istruzioni. Essendo porto d'ingresso per la Turchia è possibile espletare qui tutte le formalità burocratiche. In banchina c'è disponibilità di acqua, luce e wi-fi. A terra servizi igienici, carburante, sommozzatori, lavanderia, ufficio postale, travel lift da 70 tonnellate, bar, ristoranti, mini market, cantieri, e



KNIDOS - Fondata da un gruppo di spartani, Knidos risale al VII secolo a.C. Le sue baie sono due porti naturali.

officine. Info: <www.miltabodrummarina.com>.

Tra le isole di Kos e quella di Rodi s'insinua una lunga penisola anticamente detta Chersoneso Cnidico. Tale nome deriva dalla città di Knidos, sita nella propaggine Ovest di questo territorio appartenente alla regione della Caria.

Le origini di Knidos paiono risalire al VII secolo a.C. quando fu fondata da un gruppo di coloni spartani. Intorno all'anno 330 poi Knidos fu spostata dalla costa meridionale al capo estremo della penisola, sito senz'altro più vantaggioso da un punto di vista strategico e commerciale. Nel IV secolo i Cnidi colonizzarono le isole Eolie. Assieme ad altre cinque città indipendenti tra cui Alicarnasso e Kos, Knidos fece parte di una confederazione (Esapoli) sino a che si sottomise ai per-



Un ancoraggio sicuro deve prevedere anche una via di uscita in caso di un inatteso peggioramento delle condizioni meteorologiche



Col maltempo è più sicuro navigare in mare aperto che restare alla fonda all'interno di un atollo. La minaccia, nel caso l'ancora ari, sono la barriera corallina e i bassi fondali.

IN FUGA DALL'ATOLLO

di CARLO AURIEMMA ed ELISABETTA EÖRDEGH

IMMAGINATEVI UN POSTO IDILLIACO, con l'acqua trasparente come nelle cartoline e un bassofondo di sabbia dove ancorare, circondato da chiazze di corallo rigoglioso per lo snorkeling e più lontano i blu e gli azzurri del fondale che digradano nel bianco abbagliante di una spiaggia disabitata, ombreggiata di palme. Quando si arriva in un posto così, dopo aver dato fondo all'ancora, viene subito da buttarsi in acqua per nuotare fino a terra e godersi tutto quel ben di dio.

Invece no. Quando calato il calumò, che sia in una baia riparata o in un ridosso provvisorio, che sia sottovento a una costa rocciosa o dentro un atollo come nel nostro caso, c'è un rito da rispettare. Un rituale obbligatorio dal quale può dipendere la sicurezza della barca e la vita

di chi ci sta sopra. Per prima cosa bisogna verificare che l'ancora tenga e che sia ben piantata nella sabbia e non solo provvisoriamente bloccata da qualche asperità del fondo.

Poi si devono studiare le caratteristiche morfologiche del luogo con questa domanda in mente: se il vento dovesse aumenta-

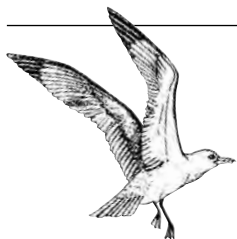
re o girare, ci sono delle direzioni che potrebbero essere pericolose?

Se la risposta è positiva e lo è quasi sempre, bisogna pensare a un piano di fuga valido qualora il vento dovesse girare proprio da lì. Un piano che sia valido, possibilmente, sia di giorno che di notte, segnandosi dei riferimenti, memorizzando per esempio delle tracce Gps, in modo da aver già previsto cosa fare se le cose si dovessero mettere male. Queste precauzioni sono importanti. Se non si prendono, o se si prendono frettolosamente, perché tanto si conosce il luogo, o perché è difficile che il tempo peggiori, come è accaduto a noi, si rischia.

Siamo all'ancora da una settimana in uno splendido atollo delle isole Fiji (16° 06' Sud - 179° 11' Ovest) lungo una deci-



Barca Pulita dei navigatori Carlo Auriemma ed Elisabetta Eördegh è un ketch in vetroresina di 13,50 metri.



*Alle porte
di Panama
si apre una baia
che per secoli
è stata il centro
di smistamento
dell'oro trafugato
dai Caraibi*



Le fortezze che sorgono ai lati della baia di Portobelo conservano ancora i cannoni che servivano agli abitanti per difendersi dagli assalti dei conquistadores e dai pirati.

PORTOBELLO, BANCA DEI PIRATI

di ENZO e RITA RUSSO

DOPO CINQUE MESI PASSATI A girovagare fra le isole di San Blas facciamo rotta verso la costa di Panama. L'arcipelago è costituito da più di 360 isole coralline disseminate fra la costa colombiana e quella panamense. Solo su alcune vi sono i villaggi di capanne dei Kuna.

Gli indigeni Kuna discendono dagli antichi Caribe, vivono ancora con le loro tradizioni, muovendosi a vela su canoe scavate da un unico tronco e vivendo di pesca e piccola agricoltura di sussistenza.

E dopo mesi di acque cristalline, palme, silenzio e notti stellate ripombiamo nel XXI secolo: strombazzare di clacson, folla rumorosa, scarichi di macchine.

L'Aliseo, attorno ai 15 nodi, ci fa superare velocemente le 50 miglia che ci separano dall'ormeggio di Portobelo. Portobelo

è inscindibile non solo dalla storia di Panama, ma anche da quella dei Conquistadores e dei pirati inglesi che razziarono per anni i Caraibi.

Questa ampia baia fu così nominata dallo stesso Cristoforo Colombo quando vi si rifugiò per riparare da un fortunale du-



Fu il navigatore Cristoforo Colombo a battezzare la baia col nome Portobelo.

rante il suo terzo viaggio. Ne scrisse così nei suoi diari: "un ormeggio tranquillo e sicuro e i fiumi che vi sfociano garantiscono il rifornimento di acqua".

Nei secoli successivi tutto l'oro e l'argento estratto e depredato dal Perù veniva trasportato via mare lungo la costa del Pacifico fino alla Ciudad de Panama e quindi, con carovane di muli, attraversava l'istmo arrivando nel mare dei Caraibi, a Portobelo, dove le navi aspettavano il loro prezioso carico. Si calcola che in un secolo nei forzieri della dogana della città sia passato un terzo dell'oro mondiale.

Col passare del tempo la baia è stata presidiata da forti e muraaglioni tanto da essere definita dai suoi abitanti inespugnabile. Mai affermazione fu così sconsigliata dalla realtà: prima il pirata Henry Morgan e poi l'am-



*Strane sigle
e nomi complicati
caratterizzano
i cavi sintetici
presenti a bordo
una breve guida
per distinguerli
e classificarli*



Con l'impiego delle materie plastiche la resistenza al carico di una cima non dipende più solo dal diametro, ma anche dalla composizione chimica e dalla lavorazione.

FIBRA ESOTICA SENZA SEGRETI

di ALFREDO MOSSO

LA SCELTA DI UNA CIMA, CON LE sue caratteristiche tecniche, può creare al momento dell'acquisto non poche perplessità e dubbi, legati essenzialmente alla diversa terminologia merceologica utilizzata da venditori e operatori del settore.

Si tratta in effetti di materiali sintetici con nomi complicati, perché la nomenclatura chimica ne individua la formula e per chi non conosce la materia sono sigle incomprensibili. Vengono così usati spesso i nomi commerciali: Nylon (Poliammide), Kevlar (aramide), Dacron (poliestere) e così via.

Questo fa sì che i materiali che hanno avuto maggiore diffusione prevalgano con il loro nome anche sugli altri; per esempio, per molti tutto ciò che è sintetico è Nylon. Ma va detto che anche il termine chimico non indica

esattamente la formula del prodotto, ma il gruppo di appartenenza.

Per esempio i gruppi chimici delle fibre più impiegate per realizzare le cime sono i seguenti: *Aramide*: (Kevlar, Twaron, Technora); *Poliammide* (Nylon, Diolen); *Poliestere* (Dacron, Trevira, Vectran); *Polietilene* (Dyneema, Spectra, Certran,

Pentex); *Polipropilene* (Meraklon); *Carbonio* (Carbon, Hi-carbolon) e *Pbo* (Pbo Zylon).

Ogni singolo prodotto ha caratteristiche specifiche e una vasta gamma di applicazioni. I materiali elencati tra parentesi sono quelli maggiormente usati nel settore dei cordami e per le vele. Mancano la *Cuben Fiber*, una lavorazione particolare dello Spectra poi prodotto in film, e il *Cordura* che non è una fibra, ma un trattamento del Nylon.

Un elemento importante di classificazione delle fibre è il cosiddetto Modulo di Young. Indicato di solito con il termine di *modulo E*, è usato per dividere in due categorie le fibre sulla base del loro comportamento quando sono sottoposte a trazione, ovvero l'allungamento: alto modulo con piccoli allungamenti e basso modulo con gran-



La resistenza all'allungamento è uno degli elementi per classificare le fibre.



*Disegnato
nel 1951
e costruito
con una tecnica
innovativa
è stato il monotipo
di iniziazione
per migliaia
di velisti*



Progettato dall'architetto francese Jean-Jacques Herbulot come deriva per il centro velico di Glénans, in Bretagna, il **Vaurien** divenne in breve tempo la deriva più diffusa d'Europa.

VAURIEN: LA BARCA SCUOLA

JEAN-JACQUES HERBULOT, GIÀ velista olimpico e architetto civile del Comune di Parigi, non avrebbe mai pensato che all'età di quarantadue anni il suo nome sarebbe entrato nella storia della progettazione navale. Era infatti il 1951 quando Philippe Viannay, direttore della prestigiosa scuola velica di Glénans, in Bretagna, gli commissionò il progetto di una deriva per gli allievi.

Una richiesta non semplice viste le qualità marine pretese dal committente. La nuova barca infatti doveva essere da iniziazione alla vela, per equipaggi di due persone, leggera, che costasse poco ma soprattutto veloce e manovriera senza richiedere molta preparazione fisica.

Herbulot colse la sfida e nel giro di qualche mese realizzò il primo esemplare che battezzò *Embroche* (infilzare), subito cambiano in *Vaurien* (mascalzo-

ne), come il cane di Viannay. Ma c'è anche chi pensa che "vaurien" derivi, per assonanza, da *vaut rien* cioè "non vale niente", con riferimento all'essenzialità del progetto e al basso prezzo di vendita.

Fin dalle prime prove in mare il monotipo sembrava rispondere alle caratteristiche richieste, merito soprattutto dell'innovativa tecnica costruttiva messa a punto dal suo ideatore. Il *Vaurien* era

realizzato in compensato marino che oltre a formare il fasciame costituiva anche la struttura portante; i fogli erano incollati tra di loro senza chiodi che venivano applicati solo all'inizio per permettere l'essiccamento della colla e poi rimossi. Lo scafo era a spigolo con la deriva mobile a baionetta, fatta insieme al timone, in massello di mogano.

La lunghezza di 4,08 metri invece fu scelta per due motivi: il

primo, di carattere tecnico, era legato alle dimensioni dei pannelli di legno di okumé, che in quegli anni erano disponibili in tagli da 4,10 metri per 6 millimetri di spessore; il secondo, si dice, era più pratico e rispondeva all'esigenza di poterlo trasportare



Data la finalità prettamente didattica il **Vaurien** dispone di un'attrezzatura di coperta molto semplificata.



Nei contratti di finanziamento in locazione che coinvolgono intermediari a volte si può andare incontro a costi di istruttoria esorbitanti



Un aumento indiscriminato dei prezzi delle pratiche burocratiche per l'acquisto in leasing spesso si nasconde nella voce "perizia dei beni", esposta volutamente in modo generico.

LEASING E PERIZIE GONFIATE

di MARCO COBAU

RITORNIAMO ANCORA UNA volta a parlare di quella pratica di finanziamento in locazione meglio nota come *leasing*, marchingegno dai risvolti poco chiari che non offre alcuna tutela al malcapitato locatario.

Questa volta esamineremo le procedure di *istruttoria*, come viene pomposamente definita la pratica burocratica con la quale il malcapitato futuro locatario viene incastrato.

Le grandi società finanziarie che stipulano contratti di locazione nautica dispongono di una rete di agenzie e di filiali sul territorio nazionale. Il potenziale cliente può quindi rivolgersi a quella a lui più vicina per accedere al relativo finanziamento e per la stipula del contratto al fine di ottenere il sospirato oggetto dei propri desideri, ovvero la barca; in alternativa il cliente può rivolgersi

si a un mediatore finanziario che provvederà a fare da tramite fra lui e la finanziaria.

Nel primo caso il rapporto tra il futuro locatario e la società di *leasing* risulterà più chiaro di quello che avviene tramite il mediatore. Vediamo perché. La finanziaria fornisce al cliente una cospicua documentazione (che quest'ultimo non leggerà mai) caratterizzata da clausole scritte in caratteri

minuscoli che incastrano il malcapitato futuro locatario. Fra tali documenti c'è anche la lista dei costi di istruttoria e quelli relativi a eventuali modifiche del contratto che dovessero venire richieste nel corso della sua validità.

Richiamo ora l'attenzione dei lettori di *BOLINA* sui tali costi di istruttoria e in particolare su due tipiche voci, ovvero la perizia dei beni e le spese notarili. Que-

ste non risultano quantificate in dettaglio numerico, bensì vengono esposte genericamente, la prima con il *costo professionisti* e la seconda con l'*addebito parcella*. Curiosa omissione esplicita di tali



Per evitare brutte sorprese chi acquista in leasing dovrebbe onorare le somme richieste solo a fronte di una ricevuta.



Semplice da manovrare e di costruzione solida un catamarano con un originale pozzetto e interni spaziosi con quattro cuccette doppie



Progettato nel 1994 da Richard Ward il **Seawind 1000** è il modello più longevo dell'omonimo cantiere australiano con oltre 120 unità costruite, dal 2008 è anche nella versione XL.

SEAWIND 1000, L'AUSTRALIANO

CON OLTRE 350 ESEMPLARI prodotti la Seawind, cantiere fondato nel 1982 dal progettista e velista Richard Ward, è il primo costruttore di multiscafi australiano. Pensati per la navigazione d'altura questi catamarani solidi e dalle buone doti marine hanno avuto una rapida diffusione anche in Europa, soprattutto nelle società di charter dove sono apprezzati per la loro spaziosità.

Tra questi c'è il *Seawind 1000*, un catamarano di 10 metri progettato nel 1994 dallo stesso Ward che è il modello più longevo e venduto del marchio, con oltre 120 unità costruite. Il *Seawind 1000*, presentato in Europa nel 1997, è studiato per la crociera, facile da manovrare e caratterizzato dal pozzetto che forma un unico ambiente con il quadrato. Lo scafo è costruito in sandwich di vetroresina e schiuma

ma sintetica, sulla coperta il gelcoat è trattato per offrire una superficie antiscivolo.

Gli scafi hanno sezioni sottili con il dritto di prua verticale e due piccole semichiglie al centro che portano il pescaggio massimo a 0,99 metri. A poppa sono stati ricavati tre gradini che facilitano l'accesso a bordo e la discesa in acqua. La struttura centrale è alta sull'acqua in modo da migliorare il comfort e la

sicurezza anche durante la navigazione con mare formato.

L'albero, armato a 7/8, permette di alzare una superficie velica di 61,5 metri quadrati, divisa tra una grande randa steccata, con un allunamento pronunciato e un piccolo fiocco autovirante. Un piano velico studiato per essere manovrato anche in equipaggio ridotto, che prevede anche un bompresso retrattile per armare vele asimmetriche e la

possibilità di prendere tre mani di terzaroli dal pozzetto; comodo anche il *lazy jack* di serie per ammainare la randa.

Il *Seawind 1000* può affrontare in sicurezza navigazioni d'altura, è marino e capace di buone prestazioni; già con 15 nodi di vento al tra-



Il catamarano ha una coppia di fuoribordo da 9.9 hp installati in appositi alloggi sotto le sedute del timoniere.



*Il trasferimento
da Gibilterra
a Porto Venere
su un ketch
oceanico
regala momenti
di libertà
emozioni intense
e incontri
inaspettati*



L'ULTIMA RONDINE A BORDO

di DANIELE ADDA

HO LA FORTUNA DI VIVERE IN un piccolo centro a 15 chilometri da Milano, un paesino bagnato dal Naviglio Grande e circondato dalla campagna lombarda. Un posto dove la natura è vivace e affascinante, dove ancora si possono vedere le lucciole nelle sere d'estate e dove l'arrivo delle rondini annuncia la primavera. Quell'anno però erano in ritardo.

Era il mese di maggio del 2004 quando ci imbarcammo sull'*Elmo's fire* di Vittorio Malingri. La crociera prevedeva partenza da Barbate, località turistica spagnola, a poche miglia prima di Gibilterra e arrivo a Porto Venere, una settimana dopo.

Partimmo in quattro: Gianni, Luigi, Arnaldo e io. Per me e Gianni era la prima esperienza di vela, all'epoca avevamo due barche a motore. A bordo ci unimmo al resto dell'equipaggio, in totale

11 persone e dopo i convenevoli, ci vennero assegnate le cabine e furono stabiliti i turni di guardia da seguire in crociera.

Erano le ore 11,30 del 3 maggio quando mollammo gli ormeggi e la nostra avventura ebbe inizio. Il sole faceva capolino tra le nuvole, il vento era debole, ma riusciva a muovere la barca. Poche miglia e la rocca di Gibilterra cominciò a profilarsi all'orizzonte: le Colonne d'Ercole, la storia, la mitologia, stavamo per entrare nel "mare nostrum"; a dritta le coste africane, sembrava di poterle toccare, erano verdi e lussureggianti quanto non mi sarei aspettato di vedere in Nord Africa.

I bollettini nominano spesso il Mare di Albo-

ran e per lo più lo descrivono non proprio tranquillo. Ora ero lì nel bel mezzo dell'*al-bahr-al-buran* come si chiama in arabo, però era calmo e non preoccupava.

In tre giorni di navigazione, dopo che il vento era salito e con lui il mare, avevamo già doppiato le Baleari. L'*Elmo's fire* correva intorno ai 18 nodi, il tempo alternava cielo grigio e sprazzi di sole, si sentiva solo l'opera viva della barca scivolare sull'acqua, lontano da tutto e da tutti, ciascuno con i propri pensieri. Tra noi poche parole: è il fascino della barca, del mare.

Di tanto in tanto, quando eravamo più vicini alla costa, si riusciva ad avere campo

