

MENSILE

BOLINA®

BOLINA

Andar per Mare

inserzioni gratuite

www.bolina.it

€ 4,50

Svizzera Tic. 10 FS

FAI-DA-TE

**Costruire
un Piviere**
**PIANI TECNICI
E ISTRUZIONI**

* pag. 59

ANNO 28 • N. 294 • FEBBRAIO 2012

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



9 771121 310002

• **Navigazioni**
**380 MIGLIA NO-STOP
CON DE GREGORIO**

* pag. 53

• **America's Cup**
**LE NUOVE REGOLE
DAI CAMPI DI GARA**

* pag. 50

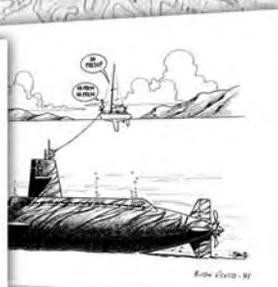


IL MONDO DEI VELISTI

attraverso lo sguardo ironico
e dissacrante delle vignette.
In un volume, il meglio dei disegni
di Enea Riboldi
pubblicati sulla rivista **BOLINA**.



€ 12,00



EDITRICE INCONTRI NAUTICI

Largo Angelicum, 6 - 00184 Roma

Ordini: <segreteria@bolina.it> Tel. 06.6990100 - Fax 06.6990137



Con alcune nozioni di base e un po' di dati meteorologici il diportista può effettuare delle stime affidabili sul tempo



LE PREVISIONI LOCALIZZATE

di GIAN CARLO RUGGERI



La lettura delle carte di superficie, l'analisi di alcuni parametri atmosferici in considerazione alla rotta che si intende percorrere permettono di valutare l'evoluzione del tempo in determinati tratti di mare, spesso con una precisione maggiore rispetto a quella fornita in dai centri meteo.

IN ALCUNI ARTICOLI ABBIAMO spesso sottolineato l'opportunità che il velista curi una corretta e aggiornata informazione sulle condizioni meteorologiche prima di intraprendere una qualsiasi attività, sia questa a breve raggio o di più lunga durata.

Sotto questo aspetto si rimane spesso perplessi nel constatare come il diportista si affida più su quanto sente dire invece di utilizzare i dati da lui osservati e (possibilmente) registrati. Questo anche in relazione alla deduzioni che potrebbe realizzare in base alla sua esperienza e al controllo delle previsioni meteo ufficiali

• riguardo le condizioni locali che, in un paese come l'Italia caratterizzato da una grande varietà costiera, potrebbero differire da quelle su scala più ampia.

• Le osservazioni meteorologiche effettuate *in situ* infatti costituiscono una parte unica e importante nel puzzle del tempo, perché possono non essere conosciute da chi opera in un ufficio



• meteorologico molto distante dal luogo dove ci si trova. Inoltre la cultura meteorologica che può essere "accumulata" dall'utente nel corso degli anni, rappresenta un *unicum* che consente efficaci confronti con le condizioni del tempo in atto e, nei limiti del possibile, con la sua evoluzione. È utile ricapitolare alcune regole che possono aiutare nella pianificazione di una navigazione.

• **Seguire l'evoluzione del tempo sulle carte.** Alcuni giorni prima di salpare è utile creare un piccolo archivio delle carte meteorologiche in superficie (AS), rese disponibili alle ore sinottiche



I nostri orologi sono sincronizzati sul tempo medio delle località situate a Est o a Ovest del meridiano centrale



L'ORA? UNA CONVENZIONE

di AUGUSTO GUIDOBALDI



Con l'adozione dei fusi orari si è ottenuto un computo artificiale del tempo, utile e necessario per regolare e uniformare le attività umane nel mondo. Ma tutto è basato sul moto apparente del Sole, che scandisce le ore mano a mano che completa il suo percorso.

NEL 1858, IL MATEMATICO E politico Giuseppe Barilli, noto con lo pseudonimo di Quirico Filopanti (1812-1894), pubblicò un libro, dal titolo *Miranda*, in cui ipotizzava la suddivisione della superficie terrestre in 24 zone ampie 15 gradi ($360^\circ : 15^\circ = 24$), ognuna delle quali avrebbe differito di un'ora dalla successiva, a partire dal meridiano di Roma.

Filopanti aveva avuto l'idea dei fusi orari e dell'ora universale, che però non incontrò i favori delle compagnie ferroviarie e telegrafiche, maggiori interessate al problema degli orari. Uffi-

cialmente, l'inventore dei fusi orari è invece considerato lo scozzese Sandford Fleming (1827-1915), che nel 1878 pro-

pose la stessa soluzione di Filopanti, e il nuovo sistema orario fu adottato progressivamente da tutti i paesi del mondo. All'inter-

CON L'ANNO BISESTILE FEBBRAIO HA 29 GIORNI

Secondo la regola stabilita nel 1582 con la riforma gregoriana del calendario (BOLINA n. 293, pag. 43) quest'anno è bisestile, perciò febbraio ha un giorno in più. Il Sole sorge alle 07,14-06,36 (gli orari, riferiti al meridiano centrale del nostro fuso orario, sono quelli invernali d'inizio-fine mese, in cui si guadagna un'ora e 13' di luce diurna) e tramonta alle 17,14-17,49 e, tranne Nettuno, sono visibili tutti gli altri pianeti. Dopo il tramonto, Mercurio si può osservare per circa un'ora solo da metà mese; Venere fino alle 20,37-21,36; Urano fino alle 21,25-19,42; Giove fino alle 00,03-22,35. Fino all'alba, Marte si può osservare dalle 20,27-17,56, Saturno dalle 23,26-21,44. La Luna è piena il 7 e nuova il 21; al perigeo l'11 (km 367.919), all'apogeo il 27 (km 404.863).

A.G.



Nel 1500
sia gli spagnoli
che i portoghesi
sbarcarono
nel paese carioca
una duplice
conquista
ancora frutto
di polemiche



Il 22 aprile del 1500 il portoghese **Pedro Alvares Cabral**, al comando di una flotta di 13 navi, sbarca sulla costa brasiliana; pensando che fosse un'isola la battezzò Da Vera Cruz.

BRASILE, SCOPERTA CONTESA

di PAOLO GIORGI

ICOLORI CHE CONTRADDISTINGUONO il Brasile nella modernità sono verde e oro: molto lo si deve alla sovraesposizione mediatica dei suoi prodigiosi calciatori che sotto quei colori, quella bandiera, incantano gli appassionati nel mondo.

Eppure in origine, l'immenso paese dei pappagalli, delle inestricabili foreste, dei fiumi smisurati colpì per essere ricoperto, nelle regioni litoranee dove si posarono i piedi dei suoi primi scopritori, dal colore rosso del *Pau Brasil*, l'albero del Brasile, da brasa, "rosso brace" in portoghese. Il rosso a distesa dovette accogliere dunque Vicente Yanez Pinzon da Palos de la Frontera, sbarcato in quella che oggi è la regione di Pernambuco, a Punta Gruesa.

Era il 26 gennaio del 1500, violenti marosi avevano spinto

su quelle coste l'ardimentoso capitano già della *Nina* di Cristoforo Colombo del 1492, rampollo di una famiglia di eccellenti navigatori.

Ligio alle consegne non poté ufficialmente rivendicare per conto del Re di Spagna quel



Al navigatore portoghese **Pedro Alvares Cabral** (1467-1520) è attribuita ufficialmente la scoperta del Brasile.

possesso, lo impediva il semplice rigaccio tirato sulle carte geografiche del tempo, quel *Trattato di Tordesillas* che concedeva alla Spagna tutto ciò che stava a Occidente del meridiano che passa a 370 miglia dalle Isole di Capo Verde e ai portoghesi ciò che da lì correva a Oriente. Papa Alessandro VI, si adoperò per la sospirata firma congiunta dei due paesi.

Così, per scopritore del Brasile, passa agli annali il comandante della nutrita flotta di ben tredici navi, il *fidalgo* portoghese Pedro Alvares Cabral che il 22 aprile del 1500, tre mesi dopo Pinzon e per motivi non chiarissimi, sbarca in una terra pensata da prima un'isola e battezzata intanto Da Vera Cruz.

Di questo viaggio, programmato da re Manuel del Portogallo e finanziato in buona par-



Dal 1° maggio entra in vigore il nuovo tributo sulle barche oltre i 10 metri una tassa forse inevitabile ma che doveva essere studiata meglio



Uno degli aspetti più discutibili della tassa di stazionamento introdotta dal Governo Monti è la sua applicazione anche alle unità straniere, con gravi ripercussioni sul turismo.

CRISI: E IL DIPORTISTA PAGA

di FABRIZIO COCCIA

CON L'APPROVAZIONE DEFINITIVA avvenuta lo scorso 22 dicembre del decreto "Salva Italia", la tassa di stazionamento per le unità da diporto oltre i 10 metri di lunghezza è nel nostro paese una norma esecutiva. Scatterà a partire dal prossimo 1° maggio.

Considerato che interessa un settore, quello nautico, che dal 2008 a oggi ha subito una contrazione del fatturato del 45 per cento, registrato un tracollo della domanda interna e riportato la produzione ai valori di cinque anni fa, non era certo il momento migliore per la sua introduzione.

Però era improbabile che la manovra economica d'emergenza di fine anno, la quinta nel corso del 2011, abbattutasi su beni e servizi primari senza risparmiare pensioni, scuola e sanità, potesse ignorare le barche. Ciò che invece si doveva evitare,

era trasformare una normale tassa di possesso, come esiste in tante altre nazioni, in un'imposta straordinaria di soggiorno in acqua applicabile *urbi et orbi*, studiata con criteri sgangherati e con un pizzico di demagogia travestita da tributo per i ricchi.

Bastava un "bollo" come quello sui motocicli o le automobili.

Studiato con criteri equi che tenessero conto, per esempio, anche della potenza del motore, il vero spartiacque tra una barca costosa, anche in termini di esercizio, e una dalla gestione sostenibile.

Oppure tariffe meno penalizzanti e meglio distribuite, con aliquote progressive applicate

LE TARIFFE DELLA TASSA DI STAZIONAMENTO

lunghezza barca	importo
da 10,01 a 12 metri	5 euro
da 12,01 a 14 metri	8 euro
da 14,01 a 17 metri	10 euro
da 17,01 a 24 metri	30 euro
da 24,01 a 34 metri	90 euro
da 34,01 a 44 metri	207 euro
da 44,01 a 54 metri	372 euro
da 54,01 a 64 metri	521 euro
oltre i 64 metri	703 euro



Gli importi vanno ridotti a metà per le barche a vela con motore ausiliario. Si applica anche una riduzione del 15, 30 o 45 per cento rispettivamente dopo 5, 10 e 15 anni a partire dall'anno successivo a quello di costruzione.



Acrobie
tecnologie
avveniristiche
e spettacolo.
Come cambia
il format
del celebre
trofeo velico



Gli AC 45 sono catamarani di 13,45 metri sui quali si svolgeranno tutte le America's Cup Series in programma dal 13 al 21 aprile a Napoli e dall'11 al 19 maggio a Venezia.

AMERICA'S CUP: E SHOW SIA

di IDA CASTIGLIONI

SONO STATA A SAN DIEGO DAL 10 al 22 novembre per assistere alle *America's Cup Series*, ma soprattutto per rendermi conto di cosa stia per diventare la *Coppa America*. Ne è valsa la pena perché per la prima volta mi sono resa conto che la vela potrebbe essere uno spettacolo esaltante anche per chi non è un velista fanatico, e magari nemmeno un velista. Altro che il calcio!

La baia di San Diego è un perfetto *Sailing Stadium* dove la gente lungo la costa, sui grandi motoryacht o sulla coperta della *Midway*, la nave che venne affondata nel 1941 a Pearl Harbour all'inizio della Seconda Guerra Mondiale, segue lo spettacolo dal vivo. Con le barche che passano a pochi metri dalla riva, o sui grandi schermi che ti permettono di vedere in faccia il timoniere e sentire ogni parola che i 5 a bor-

do si scambiano mentre fanno un esercizio fisico esagerato, perché non c'è trapezio e i nostri si buttano fuori puntando i piedi sotto la cinghia e poi si tirano su con un colpo di reni e con una forza inimmaginabile.

Salvo qualche sopravvissuto o qualche giovane testardo che – come Jimmy Spithill – ha cominciato ad allenarsi sui catamarani



Molti membri degli equipaggi degli AC 45 vantano esperienze alle Olimpiadi o tra i veloci catamarani Extreme 40.

della classe A nel 2009, a guardare il curriculum degli equipaggi ci si rende conto che la maggior parte dei protagonisti è giovane e si è presa qualche medaglia alle Olimpiadi sui Tornado o in altre classi, oppure sono stati campioni degli A-Cat o hanno dominato il circuito Extreme 40.

Tutto un altro mondo rispetto alla “vecchia” *Coppa America*, quella in cui il tattico stava per bordi interi dietro le spalle del timoniere mentre controllava l'avversario. Adesso la strada dalle squadre olimpioniche agli AC45 è direttissima, mentre tattico e navigatore sono scomparsi per sempre, compressi nella testa del timoniere che, in pochi decimi di secondo deve farsi le domande, darsi le risposte e soprattutto decidere e comunicare agli altri 4 cosa ha deciso di fare. E poi agire, fisicamente: un delirio! È una spe-



Una navigazione di 380 miglia senza scalo è l'occasione per carpire trucchi e segreti dell'andar per mare a uno dei più qualificati navigatori italiani



Pasquale De Gregorio, 71 anni, è stato nel 2001 insieme a Simone Bianchetti, l'unico italiano ad aver completato il Vendée Globe, il giro del mondo in solitario e senza scalo.

IN BARCA CON DE GREGORIO

di ALBERTO CASTI

LA BARCA È UN BÉNÉTEAU FIR-St 45F5, lo skipper Pasquale De Gregorio attivo dagli Anni 80 nel circuito d'altura italiano, e noto alle cronache per essere stato uno dei due italiani (l'altro è il compianto Simone Bianchetti) ad aver completato nel 2001 il *Vendée Globe*, il giro del mondo senza scalo né assistenza, a bordo del 50 piedi *Wind*.

L'appuntamento è stato fissato per il 7 dicembre, a Rimini. Il programma è molto semplice: si mollano gli ormeggi l'8 per rientrare l'11 nel pomeriggio dopo aver navigato in lungo e in largo per il mar Adriatico. Non c'è una meta prefissata e salvo vere e proprie tempeste, non si faranno soste.

A bordo saremo in quattro, compreso De Gregorio e chi scrive. L'occasione è il primo *Stage di navigazione d'altura* organizzato

dallo Yacht Club di Rimini Vela Viva (www.rycvv.com) in collaborazione con l'associazione velica Blu Sea (www.blusea.com) e il Marina di Rimini (www.marinadirimini.com).

Era da qualche tempo che De Gregorio aveva in programma di proporre questa formula di-

dattica indirizzata a chi, con una discreta esperienza alle spalle, volesse acquisire maggiore autonomia nella conduzione di un'imbarcazione a vela, così da navigare in sicurezza anche in equipaggio ridotto o con familiari non particolarmente avvezzi alle manovre. Ed è anche con

questo proposito che nel 2009 lo skipper abruzzese aveva acquistato a Riva di Traiano *Jadis Fontage*, poi ribattezzata *Vento di Monciuria*.

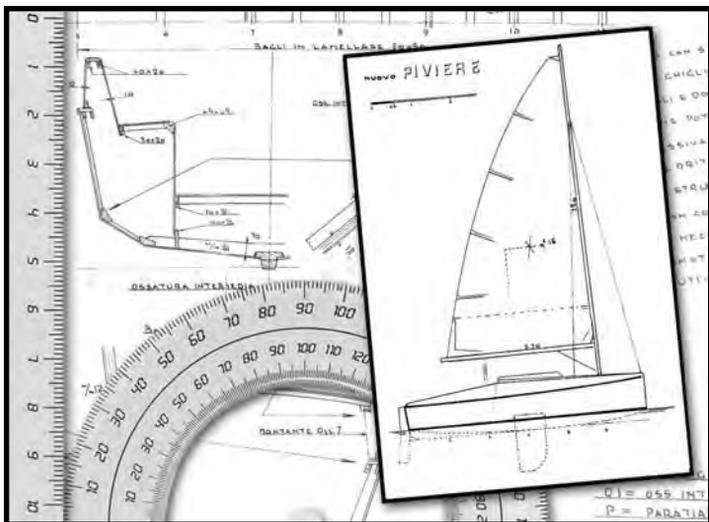
Trasferita a Rimini presso il cantiere Giovanni Gori la barca è stata oggetto di importanti modifiche che l'hanno



Vento di Monciuria di De Gregorio è un Bénéteau Fir-st 455 (14 m). L'imbarcazione ha subito importanti modifiche volte a migliorarne la governabilità e la marinabilità.



In esclusiva su Bolina.it i piani di costruzione del celebre cabinato di 6 metri realizzati da Aldo Renai sulla base del suo disegno del 1960



Il progetto del Nuovo Piviere (6,10 m) ricalca le linee del modello originario, per adattarsi all'autocostruzione; lo scafo è a doppio spigolo ed è proposto un semplice armo a cat.

ECCO A VOI, IL NUOVO PIVIERE

QUANDO NELLA REDAZIONE DI Bolina lo scorso dicembre hanno consegnato una busta a firma di Aldo Renai, la sorpresa è stata grande. L'autorevole progettista livornese, ideatore di tante barche a vela che hanno contrassegnato la storia della nautica da diporto del nostro paese, ci proponeva infatti nientemeno che la riedizione, per autocostruttori, di uno dei suoi modelli più famosi: il *Piviere*, una delle icone della vela italiana.

Nel plico, una breve lettera di spiegazione e i fogli con dei piani progettuali dalle linee inconfondibili, quelle appunto del piccolo cabinato lungo poco più di sei metri che ha iniziato alla crociera centinaia di persone, diventando l'emblema di un modo di vivere il mare: pratico, senza fronzoli, badando all'essenziale e avendo come bussola solo la propria passione.

“Nel 1960 – si legge nella lettera di Renai – progettai il *Piviere*, barca adatta a brevi crociere, per l'indimenticabile giornalista Mauro Mancini. I primi due esemplari furono costruiti dal Cantiere San Lorenzo e costaro-



Del primo Piviere nel 1973 ne è stato realizzato un modello a bulbo fisso.

no 1.100.000 lire. Allo stesso prezzo anche il cantiere Cbs di Fiumicino iniziò la serie in vetroresina. Ne furono stampati oltre 350 esemplari. Ritengo che, oggi, un cantiere per una imbarcazione simile non possa chiedere meno di 20.000 euro. Con la crisi in atto, molti appassionati di vela se desiderassero una barca dovrebbero considerare, come negli Anni 60 e 70, delle costruzioni amatoriali o semiamatoriali. Ho quindi pensato di studiare, rispettando tutte le caratteristiche del *Piviere*, una barca di legno adatta per la costruzione dilettantistica”.

UNA STORIA CHE CONTINUA. Ecco dunque dopo oltre mezzo secolo materializzarsi il *Nuovo Piviere* (6,10 m), come lo ha battezzato lo stesso Renai. Su questa barca, che prende il nome da un uccello migratore che popola la



Esperienza affascinante ma impegnativa la navigazione notturna impone molta attenzione pianificazione delle manovre e turni di guardia



VELE A RIVA COL BUIO

di CARLO AURIEMMA ed ELISABETTA EÖRDEGH

IMOMENTI PIÙ BELLI, I RICORDI più intensi del nostro vivere in barca sono legati alle navigazioni notturne. La barca che scivola in un mare immobile, illuminata dal "faccione" ammiccante della Luna, scavando la sua scia su una superficie sfolgorante di riflessi e voi al timone, sospesi tra mare e cielo, a godere di quel momento magico e unico. Navigare così è poesia.

Ma basta poco, un nuvolone che copre il satellite, il vento che gira e rinforza, lo scafo che si inclina, le onde che cominciano a salire a bordo e il quadro idilliaco si trasforma in una situazione difficile. Ci sono le vele che sbattono, i terzaroli da prendere, le manovre da assicurare e l'oscurità tutt'intorno.

Navigare al buio è molto più impegnativo che con la luce e la navigazione notturna se si può,

va evitata. Va evitata per esempio se si è su una barca a noleggio, perché non si conosce il mezzo e questo di notte può creare seri inconvenienti, ma la evitano anche i navigatori esperti perché con l'oscurità, comunque, si rischia di più.

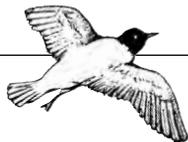
Il problema più immediato e ovvio è che di notte la visibilità è ridotta. Non si vede il mare circo-



Quando arriva il buio è sempre consigliabile prendere una mano di terzaroli.

stante e aumentano i rischi di urtare oggetti galleggianti come tronchi d'albero, cetacei e relitti; non si vedono le terre e i bassifondi e aumentano i rischi di andare a sbattere, ma non si vedono neppure le manovre sul ponte e sugli alberi e se capita di dover correre a lavorare per un improvviso aumento del vento, il fatto di non vedere la corsa dei cavi, la posizione dei rinvii, la vela quando sale e scende, rischia di generare errori che possono creare pericoli o danneggiare l'attrezzatura.

Sulla nostra barca, che percorriamo a occhi chiusi, con manovre che facciamo a memoria e che abbiamo fatto migliaia di volte, ci è capitato di prendere i terzaroli di notte e di accorgerci la mattina che la vela era issata male, che la drizza era troppo tesa, che una borrosa incattivata sfregava nella carrucola, che un garroccio si era



Disseminati
di città portuali
musei navali
e canali
attraversati
da barche
di ogni tipo
i Paesi Bassi
sono un concentrato
di cultura marinara



Ogni luogo in Olanda rimanda all'acqua e all'arte della navigazione che gli abitanti di queste terre pianeggianti hanno imparato presto a padroneggiare e migliorare nel tempo.

NELLE TERRE "IMMERSE"

di DAVID INGIOSI

L'APPASSIONATO DI VELA ANCHE QUANDO VIAGGIA senza barca, da turista in visita a un Paese straniero, non può che inseguire per istinto tracce di storia e cultura marinaresca. E se il Paese in questione è l'Olanda, il turista-velista troverà molto pane per i suoi denti. Chiamati anche *Netherlands*, ossia "terre pianeggianti" e letteralmente immersi nell'acqua che li circonda e li attraversa con una rete fluviale tra le più grandi d'Europa, i Paesi Bassi vantano una tradizione marittima secolare e rappresentano ancora og-

gi un importante polo europeo dello *yachting*, termine peraltro nato proprio in questi luoghi.

Borghi di pescatori, marina e canali, giganteschi porti industriali, musei marittimi, cantieri navali, regate e appuntamenti fieristici, tutto in Olanda racconta di barche e navigazione. Nelle pagine che seguono vogliamo suggerire un itinerario attraverso alcune località di questa porzione di Europa che grazie al suo antico legame con il mare costituisce per i velisti una suggestiva fonte di ispirazione.

Tra borghi marinari, dighe e laghi artificiali

L'acqua per il "basso" territorio olandese (con il quale ci riferiamo non solo alla provincia dell'Olanda, ma in generale a tutti i Paesi Bassi) è stata nel corso dei secoli un'opportunità da sfruttare, così come un nemico da contenere, per via delle inondazioni. In ogni caso l'Olanda possiede una lunga tradizione nautica che ha contribuito non poco all'evoluzione dell'ar-

te navale. Popolo di pescatori, mercanti, ammiragli e pirati, costretti da un lato a fare i conti



con l'impetuoso Mare del Nord e dall'altro con la fitta rete di canali dell'entroterra, stretti e dal basso pescaggio, gli olandesi avevano sviluppato già nel Medioevo un'eccellente fama di maestri d'ascia. Le loro imbarcazioni tipiche, come il *vlieboot*, il *fluyt* o lo *jol*, hanno fatto scuola per le eccezionali doti marine e la grande manovrabilità. L'abilità navale degli olandesi



Il navigatore e progettista dell'Orso Bianco racconta la sua esperienza con i vari sistemi per fare fronte al clima rigido



L'ultima realizzazione di Ernesto Tross è l'Orso Bianco (9,98 m), una barca in alluminio, a deriva mobile, inaffondabile e armata con un albero senza randa, ma solo con fiocchi.

IO A BORDO MI SCALDO COSÌ

di ERNESTO TROSS

VORREI CONTRIBUIRE ALL'ARTICOLO "Tepore sotto coperta" di Angelo Sindoni apparso su BOLINA numero 291 a pagina 69. Un testo esauriente nello specifico, che mi sollecita comunque una osservazione. Ed è che in fondo tratta di un unico sistema di riscaldamento e potrebbe indurre il velista a pensare che non ve ne siano altri. Ma non è così.

Dei bruciatori di cui tratta l'articolo voglio pensare che oggi, dopo molti decenni di esperienza, siano sicuri e affidabili, anche se in origine progettati per l'autotrazione. Molti anni fa avevo montato anch'io un bruciatore della ditta Eberspaecher sotto al pianale del mio furgoncino Volkswagen, che fungeva da camper.

Il bruciatore era molto efficiente anche se rumoroso. Ri-

cordo come una volta nelle Alpi svizzere, sotto una tormenta di neve con -14 gradi all'esterno, all'interno stavamo in canottiera.

Un'altra volta, diretti in Germania, facemmo sosta a Bolzano. La sera ci recammo in centro per visitare il mercatino di Natale, lasciando il bruciatore



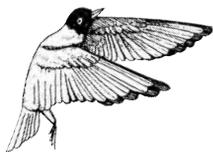
Una stufa a gasolio, con canna fumaria, riscalda gli interni dell'Orso Bianco.

acceso per trovare la "casetta" calda.

Al nostro ritorno ci accorgemmo già da lontano che il bruciatore aveva preso fuoco sotto al pianale col rischio di incendiare la macchina. Arrivammo in tempo e riuscimmo a spegnere l'incendio grazie all'estintore che porto, anche oggi, sempre a bordo. Per il bruciatore fu la sua ultima accensione. Non penso che in barca questa esperienza sarebbe stata molto più divertente.

Devo riconoscere che il mio bruciatore funzionava a benzina, molto più infiammabile della nafta, come del resto il motore della macchina. Anni dopo installai un curioso, e non molto efficiente, riscaldamento a gas sul *Sira*, il mio catamarano di 13 metri.

Si trattava di un radiatore da



Per regolare le manovre sempre più spesso i cantieri si affidano ai dispositivi sotto pressione ecco come funzionano



La regolazione del paterazzo attraverso un cilindro con sistema idraulico è ormai adottata anche su barche di media grandezza e consente di agire con precisione e potenza.

FORZA IDRAULICA PER LA VELA

di **DANILO FABBRONI**

TALVOLTA SONO LE DOMANDE più semplici che mettono in crisi, come quella di chi chiede quando bisognerebbe avere un sistema di manovra idraulico a bordo. Forse la risposta più ovvia è: “quando non si ha più la capacità di gestire un certo carico a mano allora si ha bisogno dell'idraulica”.

Se prendiamo una barca sui 9 metri di lunghezza, senza dubbio le volanti possono essere manovrate a mano, seppure tramite dei winch e paranchi, ma già su un 12 metri, per esempio, il paterazzo per una regolazione comoda ha bisogno di un cilindro idraulico.

Quando si parla di “idraulica”, sulle barche, bisogna operare un distinguo. Per anni con questo termine si è inteso un sistema che comprende un certo numero di cilindri, per regolare il pate-

razzo per esempio, o il vang, la base della randa e talvolta, su barche di taglia importante, uno o più cilindri per le drizze, il tutto manovrato da una centralina idraulica a comando manuale.

Comando manuale significa che per pompare l'olio da un serbatoio occorre inserire una maniglia (una sorta di tondino



Su barche fino a 9 metri, anche da regata, le regolazioni si fanno a mano.

d'acciaio con un'impugnatura) in un'apposita sede delle centraline e azionarla avanti e indietro.

La pompa può essere a due o tre velocità che in genere si selezionano semplicemente ruotando di un quarto di giro l'impugnatura. Con questa rotazione la scanalatura all'estremità della maniglia innesta la velocità maggiore.

Nelle versioni più moderne delle pompe, le velocità cambiano automaticamente quando si raggiunge un certo livello di “difficoltà” di pompaggio con la maniglia. Questi livelli di soglia possono essere regolati secondo le proprie necessità, entro certi limiti.

Sul pannello della centralina, oltre alla sede dell'innesto della maniglia c'è un manometro che segnala la pressione dell'olio, un



Progettata nel 1911 la Star ha rivoluzionato la vela moderna, utilizzata dai grandi velisti esordì ai Giochi di Los Angeles nel 1932



La Star è un monotipo a chiglia fissa per equipaggi di due persone capace di navigare anche con mare formato e venti forti. È una deriva che richiede tecnica e grande impegno fisico.

L'INTRAMONTABILE "STELLA"

SONO PASSATI 100 ANNI DALLA nascita della Star, una delle derive più famose della vela. Era infatti il 1911 quando il Commodore dello Yacht Club di New York George Corry si rivolse allo studio d'architettura navale di William Gardner per commissionargli un monotipo a vela che avesse elevate prestazioni, costasse poco e fosse facile da costruire.

Da queste indicazioni nacque la Star, disegnata da Francis Sweisguth, uno dei progettisti dello studio, che realizzò uno scafo a spigolo di 6,92 metri di lunghezza con chiglia a pinna fissa e armo aurico per equipaggi di due persone.

Nel maggio dello stesso anno a Long Island si svolsero le prime regate. Il debutto in acqua mise subito in evidenza le caratteristiche di navigazione tra cui la velocità e le doti marine. Il suc-

cesso della nuova classe fu immediato, in pochi anni vennero costruiti negli Stati Uniti centinaia di esemplari e nel 1922 fu fondata la Star Class Yacht Racing Association, che si sarebbe trasformata nell'associazione di classe internazionale.

Le prime modifiche significative alle attrezzature furono apportate durante gli Anni 20 e

riguardarono soprattutto l'armo velico: nel 1921 la randa fu modificata in marconi con l'eliminazione del piccolo. Nel 1929 l'armo fu nuovamente ottimizzato, il boma che prima oltrepassava in lunghezza lo specchio di poppa, fu accorciato e l'albero allungato assumendo le misure che sono ancora oggi utilizzate.

La popolarità della classe Star intanto aveva ormai raggiunto l'Europa e gli altri continenti, un successo che nel 1932 contribuì a farla scegliere come barca per le Olimpiadi di Los Angeles; la barca acquisì così lo status di deriva olimpica che non perse mai, a parte la bre-



Negli anni sulla Star sono state introdotte molte innovazioni, tra queste c'è il vang su rotaia circolare.



Un itinerario
alla scoperta
della Turchia
meno conosciuta
attraversando
il Bosforo
fino al grande
bacino interno
tra Europa e Asia



Per visitare il Mar Nero si può partire dalla città di Istanbul e navigare quindi attraverso lo stretto del Bosforo, prestando attenzione alle forti correnti che lo attraversano.

OH MARE NERO, OH MARE NE'...

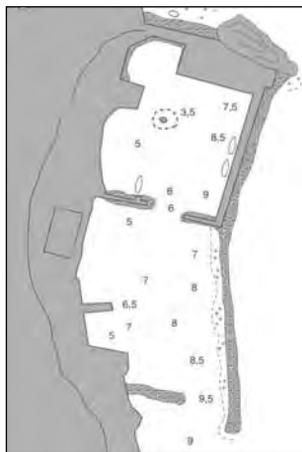
di ALEX MAZZETTI

VELEGGIARE SUL MAR NERO è un'esperienza che ha il sapore d'altri tempi, quando i mercanti esploravano le vie dell'Oriente sfidando la potenza delle dinastie Ottomane.

Ma quanto è grande il Mar Nero? Molto di più di quanto si creda: 635 miglia in longitudine, paragonabile alla distanza Sardegna-Gibilterra e 335 in latitudine, più di Elba-Tunisi. La sua particolarità è di non avere isole, quindi è un "mare aperto" a tutti gli effetti, con notevoli fenomeni di fetch, vento teso e onde alte.

"Black Sea? Terrible!" avvertono gli armatori di Istanbul che noleggiavano barche a vela, "big waves, very big waves, like in the Mediterranean" ("onde grandi, molto grandi, come in Mediterraneo"). Gli abitanti di Istanbul, infatti, sono abituati a

navigare sul Mar di Marmara sia per la vicinanza, sia per le condizioni meteo-marine favorevoli, con venti tesi, caldi e senza onda e considerano il Mar Nero



L'approdo di Rumelîfeneri è allo sbocco del Bosforo, prima del Mar Nero.

alla stessa stregua dell'intero Mediterraneo.

Il diporto nautico, sebbene fiorente nella Turchia egea, è considerato un'attività strana nel Mar Nero. Tutto è concentrato in un unico punto, Istanbul; non c'è la possibilità di scegliere altra località di imbarco. Le agenzie di noleggio sono poche e in costante crescita, bisogna stare quindi attenti a verificare l'effettiva affidabilità dell'organizzazione. Meglio ancora affidarsi a una società italiana che abbia già avviato dei legami con le realtà locali.

L'imbarco a Istanbul offre in ogni caso una serie di vantaggi: innanzitutto i voli dall'Italia sono diretti e affidabili, in secondo luogo si possono dedicare un paio di giornate a praticare del turismo "terrestre" in questa città così affascinante. Istanbul



La procedura che rende commerciabili le barche da diporto è basata in molti casi su certificazioni dello stesso cantiere che le costruisce



Le unità da diporto immesse sul mercato devono essere conformi alle norme comunitarie di riferimento per questo settore, in caso contrario il contratto di vendita è nullo.

CE: CONFORMITÀ E RISCHI

di MARCO COBAU

L'ENTRATA IN VIGORE DELLA Direttiva 94/25/CE, avvenuta il 16 giugno 1998, ha modificato sostanzialmente le procedure tecnico-amministrative vigenti in precedenza e relative alla documentazione richiesta per l'immissione in commercio e la commercializzazione di un'unità da diporto in ambito comunitario e quindi anche nel nostro paese.

In Italia, prima di quella data, un solo organo tecnico istituzionale, il Registro Italiano Navale, operava in regime di monopolio e a questo spettava in esclusiva l'espletamento delle pratiche di approvazione dei piani costruttivi e di omologazione delle unità da diporto, procedure entrambe obbligatorie e comunque antecedenti all'immissione in commercio delle imbarcazioni. Pertanto ogni barca prodotta

in serie prima del 16 giugno 1998, poteva essere immatricolata solo se accompagnata da una *Dichiarazione di Omologazione* che doveva essere sottoscritta sia dal costruttore che dall'ente tecnico.

Sempre in data antecedente al 16 giugno 1998 sussisteva, per le unità da diporto, la possibilità



A sorvegliare il lavoro dei cantieri provvede un Ufficio di Vigilanza statale.

di essere "classificate" da una Società di Classificazione, quale il Rina, il Lloyd's Register of Shipping, l'American Bureau of Shipping, etc.

Ciò rappresentava un di più rispetto alla mera omologazione imposta dalla legge nazionale, procedura che, come già visto, era a capo esclusivamente del Rina. La direttiva 94/25/CE e la successiva 2003/44/CE apportarono le seguenti sostanziali modifiche di carattere istituzionale al diporto.

Venne "liberalizzato" il settore della omologazione introducendo la molteplicità degli Organismi autorizzati, da allora denominati *Organismi Notificati o di Certificazione*, per cui veniva a cadere in Italia il monopolio prima detenuto dal Rina nel settore specifico. In breve tempo si costituirono, ven-



Il maxi catamarano con cui Bruno Peyron nel 2005 completò il giro del mondo in poco più di 50 giorni



Costruzione innovativa, materiali leggeri e ad alta resistenza e cura estrema dei dettagli caratterizzano questo progetto di 36,80 metri firmato dal progettista Gilles Ollier.

IL MITICO VOLO DI "ORANGE 2"

IL 2004 È UN ANNO INTENSO PER il francese Bruno Peyron, navigatore di razza che ha fatto dei record a vela la sua missione. In particolare quello del giro del mondo, un'impresa per cui è in palio il *Trofeo Jules Verne*. Questo premio lo ha già vinto nel 1993 sul catamarano *Commodore Explorer* (79 giorni, 6 ore e 15 minuti) e nel 2002 a bordo di *Orange* (64 giorni, 8 ore e 37 minuti). Ma il primato è ancora migliorabile: il tempo si può abbassare ancora. Così si mette a pensare a un nuovo catamarano.

Ecco che nasce allora *Orange 2*, uno dei multiscafi più veloci della storia della navigazione. Il disegno, al quale partecipa lo stesso Peyron, è affidato al progettista Gilles Ollier, grande esperto di barche ad alte prestazioni, tra cui lo stesso *Commodore Explorer*.

Che si tratti di una "formula uno" del mare sono innanzitutto

le dimensioni a testimoniarlo. Gli scafi sono lunghi 36,80 metri e larghi 18. L'armo velico è impressionante: sull'albero in carbonio di 40 metri possono essere alzati fino a 1.100 metri quadrati di vele. Solo la randa ne misura 470, ha otto stecche (anch'esse in carbonio) e il suo profilo richia-

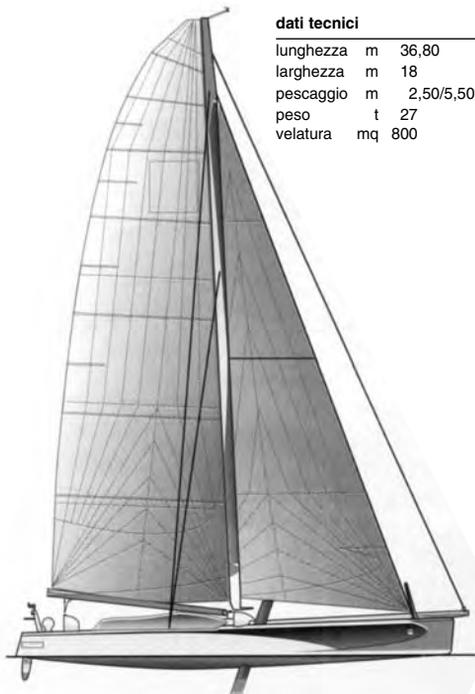


La randa di *Orange 2* è ispirata a quella del *Tornado* e sviluppa 470 mq.

ma quello del *Tornado*. Per dare un'idea degli sforzi in ballo, la scotta della vela principale può arrivare a sopportare un carico di 22 tonnellate. Per questa ragione tutte e sei le vele in dotazione (oltre alla randa, tre fiocchi e due gennaker) sono realizzate con materiali ad alta resistenza, come il *Cuben Fiber*, una sorta di polietilene a struttura molecolare ultracompatta, mentre per le drizze e le scotte si sceglie lo *Spectra*.

Per la costruzione, il cantiere Multiplast di Vannes, in Bretagna (Francia), si affida al sandwich di carbonio e Nomex su una struttura a nido d'ape, il tutto "cotto" in enormi forni a 180 gradi. Anche in questo caso si punta al perfetto compromesso tra pesi contenuti e massima resistenza ai carichi per contenere gli sforzi imposti dalla navigazione ad alta velocità. Ciascuna prua degli scafi viene dotata di una *crashbox*, ossia un com-

ORANGE 2



dati tecnici

lunghezza	m	36,80
larghezza	m	18
pescaggio	m	2,50/5,50
peso	t	27
velatura	mq	800

Gli scafi di **Orange 2** sono dotati di derive a baionetta (2,50/5,50 m) e un rinforzo a prua per assorbire eventuali colpi

parto stagno riempito di schiuma poliuretanicca per assorbire eventuali colpi contro oggetti galleggianti e preservare così l'incolumità dello scafo.

Per migliorare ulteriormente le prestazioni rispetto ai maxi catamarani della generazione precedente, *Orange 2* ha un bordo libero più alto che gli consente di navigare più veloce quando lo stato del mare è quello tipico delle latitudini australi, con forti venti occidentali e fetch imponente. Per sfruttare al meglio le andature di bolina inoltre gli scafi sono dotati di due derive a baionetta che portano il pescaggio della barca dai 2,50 ai 5,50 metri.

Anche la coperta è studiata nei minimi dettagli. Le postazioni dell'equipaggio, una per ogni scafo, sono alloggiate tra le due traverse e divise in due moduli, uno più a poppa per il timoniere e l'altro per il resto dell'equipag-

gio con i rinvii di manovra e la protezione di un cupolino strutturale. Il trampolino, lungo 18 metri, è piuttosto flessibile: in questo modo quando si viene investiti da un'onda il colpo è assorbito dalla struttura.

Sottocoperta Peyron e Ollier non si fanno scrupoli nel dotare l'equipaggio di un po' di comfort. Entrambi sanno bene che in questo tipo di imprese oltre alla barca, l'elemento decisivo è un equipaggio in grado di mantenersi a lungo in perfetta efficienza, cosa piuttosto difficile se non ci si alimenta e si riposa sufficientemente. Ogni scafo è quindi diviso in



varie zone separate, quelle per dormire, mangiare e stare in relax, compreso un *internet café*, e quelle operative con la zona carteggio, il centro comunicazione e la zona navigazione dove si posiziona l'equipaggio in *stand by*, ossia pronto a salire in coperta in caso di necessità. Il tutto riscaldato da speciali stufe che utilizzano le emissioni del generatore principale.

Sono scelte strategiche che non tardano a dare i risultati sperati. Dopo due tentativi falliti, Bruno Peyron e il suo equipaggio di dodici uomini completano infatti il giro del mondo nel marzo del 2005: navigando a una velocità media di 22 nodi fermano le lancette dell'orologio sui 50 giorni, 16 ore e 20 minuti: un primato fantastico che resisterà per altri cinque anni. Sarà Cammas sul trimarano *Groupama 3* a migliorarlo nel 2010 con il tempo di 48 giorni, 7 ore e 44 minuti. □



Un inizio
anno scolastico
speciale
per una classe
di un liceo
coinvolta
in una crociera
in flottiglia
da Policoro
a Brindisi



LA SCUOLA COMINCIA IN MARE

di GASPARE AGATE

COME INSEGNANTE DI LICEO MI sono sempre chiesto quale fosse il miglior modo per cominciare la stagione scolastica e nel 2011 non ho trovato altra soluzione che una bella crociera in barca a vela nelle acque del Mediterraneo ancora calde di settembre.

L'occasione c'è l'ha data il progetto organizzato da Fiv, Lega Navale e ministero dell'Istruzione *Il mare che unisce l'Italia in barca a vela* per i festeggiamenti del 150° anniversario dell'unità d'Italia.

Si è creduto che il miglior modo per sedimentare una comunità eterogenea, come quella italiana, fosse di far condividere a un gruppo di alunni un periodo a bordo di una barca a vela durante una crociera di quattro giorni. La barca si sarebbe mossa in flottiglia con altre quattro unità e insieme avreb-

bero fatto il periplo dell'Italia. Abbiamo preso l'occasione al volo: quest'anno la scuola sarebbe cominciata su una barca a vela di 15 metri (un Bavaria 50) che, mollati gli ormeggi e alzate le vele al vento, avrebbe conquistato il largo con un entusiasmo che ci avrebbe accompagnato fino a giugno.

Ci siamo aggiudicati la quarta crociera del periplo sul percorso Policoro, Gallipoli, Leuca e Brindisi e per espletare la documentazione richiesta ci ha gui-



dati il funzionario del ministero, Antonella Mancaniello. Siamo partiti la mattina del 22 settembre per raggiungere Policoro nel pomeriggio dello stesso giorno. La manifestazione di benvenuto si è svolta presso il Circolo Velicolo Lucano, club organizzatore dell'evento dove il presidente Pino Marsano ci ha fatto sentire i benvenuti. Ad attenderci c'erano anche le altre tre scuole che avrebbero navigato con noi, le autorità promotrici del progetto e gli skipper: otto simpatici ragazzi che hanno fatto sognare le nostre alunne.

Il pomeriggio è cominciato con la consegna della divisa, maglietta e bermuda, quindi visita alle barche e lezione con un simulatore di vela installato nel porto.

Dopo cena c'è stata la lezione di astronomia, tenuta dallo skipper Marino, il quale con un puntatore

Scrivi di mare... Il tuo testo, i nostri premi

Partecipa al concorso **Sapore di Mare 2012**, riservato agli articoli scritti dai lettori di **BOLINA**. Il migliore tra i racconti pubblicati dalla nostra rivista nel corso dell'anno, sarà premiato con una selezione di **10 titoli** tra i best-seller pubblicati dalla Editrice Incontri Nautici!

PREMIO "SAPORE DI MARE" 2012

Articoli ammessi: testi in prosa inediti e non divulgati in alcuna forma (compresi blog e siti internet) aventi come soggetto il mare e la navigazione a vela.

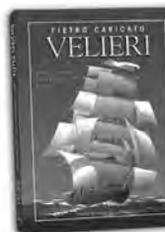
Lunghezza degli elaborati: i testi devono avere una lunghezza massima di 5.500 battute (spazi inclusi).

Modalità di spedizione: gli elaborati possono essere presentati sia in formato digitale che cartaceo, purché dattiloscritto e possono essere inviati per posta a **BOLINA**, Largo Angelicum, 6 - 00184 Roma, via e-mail all'indirizzo <staff@bolina.it>, o per fax al numero 06/6990137.

Giuria: a valutare i testi sarà una giuria composta dai membri della redazione di **BOLINA** che a suo insindacabile giudizio, decreterà il vincitore della selezione annuale dando un annuncio tra le pagine della rivista.



I 10 VOLUMI IN PALIO



I 10 VOLUMI IN PALIO



info: tel. 06/6990100 - fax: 06/6990137 - internet: www.bolina.it