

(segue da pag. 12)

aperto attraverso il canale degli Stombi. Purtroppo questo accesso durante la stagione invernale con le mareggiate, immancabilmente si insabbia e si chiude. Nessuna barca può entrare o uscire, un vero disastro.

Nel passato veniva mantenuto pulito dragandolo, ora viene dragato solo in estate e resta aperto fino alla prima forte sciroccata autunnale. Al momento il marina è deserto; ci sono barche straniere in attesa di poter uscire, ma nessuno sa quando potranno riprendere il mare. Inevitabilmente si è sparsa la voce sull'inagibilità dei Laghi di Sibari. Ma come è possibile buttare all'aria una risorsa di questa portata? 2.500 posti barca sprecati, un cantiere con notevoli potenzialità sotto utilizzato. Un vero peccato.

**GIUSEPPE BUZZI  
Roma**

*Un'ordinanza emessa dalla Capitaneria di porto di Corigliano Calabro (la n. 35/2014) mentre rispondiamo a questa lettera, comunica ufficialmente che sono stati avviati i lavori di manutenzione dell'imboccatura del Canale degli Strombi che, come spiegato dal lettore Buzzi, danno accesso al complesso portuale-residenziale de I laghi di Sibari. La finalità di tale opera è quella di ri-*



## La crociera in oceano

Che barca scegliere, che tipologia di armo, come pianificare la partenza e i vari scali, quali pratiche burocratiche assolvere, cosa imbarcare, come organizzare la vita di bordo, la permanenza all'estero della barca, quali pericoli e quali costi? A queste e altre domande vuole rispondere *Crociera oceanica - Una sfida alla portata di tutti* (Il Frangente, 140 pag. 16 euro), succinto, ma puntuale manuale redatto sulla scorta dell'esperienza maturata dall'autore Paolo Liberati, nel corso di un giro del mondo a bordo di un Bénéteau 50. Schede tecniche, tabelle e foto (in bianco e nero) fanno da corollario a questa guida, un pratico punto di riferimento per chi comincia a sognare di volgere la prua al di là delle Colonne d'Ercole. ■

*pristinare le normali condizioni di navigabilità. Di questo approdo avevamo parlato già nel numero*

*318 di BOLINA in un'inchiesta in cui si elencavano gli approdi abbandonati o chiusi al diporto per costanti problemi di insabbiamento. Era il 2010 e già allora ai Laghi di Sibari si attendeva che la Regione vagliasse progetti di prolungamento delle dighe fore-*

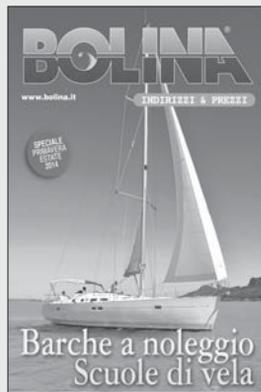
*nee al fine di limitare l'accumulo di detriti che ostruiscono l'imboccatura. Spiace constatare che è ancora tutto fermo. Le operazioni di dragaggio per questioni di carattere ambientale richiedono l'intervento della Capitaneria di Porto, e il nulla osta prima del*

*ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, poi di quello dell'Ambiente e della tutela del Territorio. Un iter lungo, oneroso, che si tende ad archiviare soprattutto quando il problema si rivela cronico.*

*La domanda che sarebbe opportuno porsi è come si sia potuto dare il via libera alla realizzazione di strutture portuali senza prevedere i conseguenti problemi di insabbiamento ed erosione. Sorge il sospetto che qui, come altrove, le priorità fossero ben altre che offrire ai diportisti 2.500 posti barca.*



## È ON-LINE LO SPECIALE "SCUOLE & CHARTER"



L'edizione 2014 dello storico speciale di BOLINA *Barche a noleggio & scuole di vela* è on-line, in formato digitale (pdf) e può essere scaricato gratuitamente collegandosi all'indirizzo web: [www.bolina.it/scuole-charter](http://www.bolina.it/scuole-charter). La guida, uno strumento unico nel suo genere, contiene tutti i recapiti degli operatori attivi in Italia nel settore del noleggio e della scuola di vela e una nota descrittiva di ciascuna attività. In più, nel caso del noleggio, un'indicazione dei costi in bassa e alta stagione. La pubblicazione, fondamentale per pianificare le vacanze in barca a vela anche nel 2014, vi aspetta, a portata di clic. Buona lettura e buon vento! ■

## Elogio della deriva ma quella moderna

Vado in barca da sempre (deriva e cabinati), ma da quando ho diciotto anni mi sono dedicata





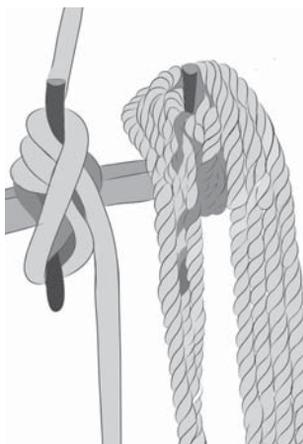
principalmente al windsurf e al catamarano; dal 1990, con Marco Biagini, ho fondato il Centro velico Maregno, una scuola di derive, catamarani e windsurf all'isola D'Elba.

In riferimento all'articolo scritto da Fabio Fiori *Elogio della deriva* e pubblicato sul numero di maggio di *BOLINA*, colgo l'occasione per rimarcare ed evidenziare le parole dell'autore: "la deriva è davvero l'unico modo per acquisire sensibilità con la barca, il vento e il mare". È inoltre vero che in questo periodo di crisi, dà l'opportunità di fare vela sgravandosi da grossi costi di ormeggio, manutenzione e carburante.

Colgo l'opportunità di questo mio intervento anche per sottolineare una "svolta" della deriva della quale pochi parlano. Nell'ultimo decennio abbiamo assistito ad un cambiamento epocale nei mezzi per praticare sport: dagli sci, alle biciclette, oggi è più facile praticare una disciplina rispetto anche solo agli Anni 90.

Questo cambiamento si è verificato anche in ambito velico: ultimamente, per esempio, si impara ad andare in windsurf praticamente senza più cadere, grazie alle nuove tavole che agevolano moltissimo la stabilità. La stessa

cosa accade per la deriva, soprattutto in ambito didattico. Al giorno d'oggi esistono barche estremamente più facili e divertenti rispetto ai vecchi Flying Junior, Caravelle e Vaurien, per non parlare dell'Optimist, imbarcazione ormai superata che spesso demotiva i più piccoli dall'andare a vela. Non è un caso che su circa trecento bambini a cui facciamo scuola ogni stagione, l'80 per cento per l'approccio al mare preferisce i nuovi modelli come Rs Vision, Q.ba, Tera, Laser Pico. Alla luce di queste considerazioni



con  
**RAFFAELE DI RUSSO**  
Ubi Maior

**L**a *Ubi Maior* è un'azienda giovane, italiana, che negli ultimi anni si è saputa ritagliare la sua fetta di mercato nonostante il confronto con marchi illustri nel settore delle attrezzature di coperta. Ne abbiamo parlato con il responsabile Raffaele Di Russo.

**– Qual è stata la vostra strategia in un mercato non certo saturo, ma dominato da grandi nomi?**

«Siamo entrati in gioco in un periodo di crisi proponendo prodotti competitivi. Dopo una prima fase di crescita, possiamo dirci finalmente sul mercato, con un'ampia gamma di prodotti per la crociera e la regata, alcuni dei quali sono stati anche rivoluzionari, su tutti l'ormai noto frullone Rewind».

**– Ubi Maior è un'azienda made in Italy, anzi made in Tuscany...**

«Assolutamente. Siamo una realtà piccola nata come officina meccanica di precisione poi convertita alla produzione di accessori nautici. Possiamo così progettare, realizzare prototipi, effettuare test e produrre in serie nella stessa struttura con tempi notevolmente ridotti. Il che ci permette di essere concorrenziali sui prezzi. Ma anche di fare da officina per le lavorazioni custom».

**– Qual è il vostro target di riferimento?**

«Crociera-regata per le imbarcazioni dai 9 ai 15 metri e prevalentemente regata per quelle di dimensioni maggiori. Per quanto riguarda queste ultime abbiamo scelto di concentrarci su piccole produzioni, ma di pregio, ottimizzando il rapporto tra resistenza al carico, prestazioni e leggerezza».

**– Accumulando un know-how che poi può essere trasferito anche nel settore crociera...**

«Certo, magari utilizzando l'alluminio anziché il titanio. Ma il concetto è quello: la regata è il miglior banco di prova per qualsiasi accessorio».



Parola di skipper

## Come la barca si autoraddrizza

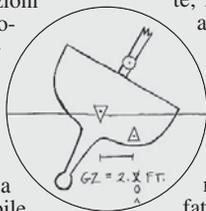
di GIANCARLO BASILE

L'autoaddrizzamento della barca a vela dopo un capovolgimento totale, realizzato poco più di un secolo fa per le imbarcazioni monoscafo e considerato da allora un requisito indispensabile per quelle destinate a navigare in mare aperto, non solo in oceano, richiede naturalmente un accurato studio da parte dell'architetto. In teoria infatti la barca rovesciata a 180° dovrebbe essere in equilibrio instabile, come un pendolo portato con il suo peso esattamente al di sopra del punto di sospensione.

In pratica ciò è molto difficile, se non impossibile da ottenere con una barca le cui forme dovrebbero consentire, a barca rovesciata, non solo che il suo centro di gravità sia ben al di sopra del nuovo centro di carena, ma che questo non si sposti lateralmente quando dovesse iniziare un'inclinazione tendente a raddrizzarla. Cioè le sezioni dell'opera morta e coperta della barca dovrebbero essere cilindriche, cosa impensabile.

In definitiva non si riesce a ottenere che la barca rovesciata sia in un equilibrio instabile, ma che la stabilità dell'equilibrio che comunque si realizza sia precaria, ossia che basti una piccola sollecitazione per far sì che inizi l'autoaddrizzamento. Questa sollecitazione può essere quella dovuta all'inerzia del movimento di rotazione che aveva portato al rovesciamento o a un'onda che è presumibile venga a colpire la carena e sia sufficientemente energica. Le barche d'alto mare a dislocamento possedevano in genere, e possiedono ancora, questa caratteristica, che però si è persa con quelle di

ultima generazione le quali, dovendo essere plananti per superare la velocità limite delle barche dislocanti, sono molto più larghe e leggere di queste, avendo una carena praticamente piatta e un bordo libero ridotto. Tutte caratteristiche che, in caso di rovesciamento, determinano un nuovo equilibrio la cui stabilità non si discosta molto da quella a barca dritta. In pratica, una volta scuffiata, se non si interviene con l'eventuale chiglia basculante portata tutta da un lato dall'equipaggio in condizioni drammatiche, la barca resta rovesciata. Da diversi anni ormai le imbarcazioni da regata d'alto mare più spinte navigano con questa caratteristica che viene accettata dalle organizzazioni promotrici. In certi casi viene richiesta una prova di raddrizzamento per le nuove barche dotate di pinna di zavorra basculante, ma non si parla più di



autoaddrizzamento, quello che nel passato ha consentito a navigatori solitari del calibro di Bernard Moitessier o di Vito Dumas di riprendere la navigazione dopo aver fatto il giro completo nei

mari australi, senza mai richiedere assistenza, che comunque quasi certamente non sarebbe arrivata. Oggi, con i progressi della tecnica elettronica che consente di conoscere esattamente la propria posizione e di poterla comunicare immediatamente e automaticamente, certi principi di mariniera sono sovvertiti. Il marinaio non è più veramente solo, affidato a sé stesso. Male che vada c'è sempre la possibilità di chiedere aiuto e prima o poi qualcuno arriva a soccorrerlo. ■

sarebbe opportuno divulgare nelle scuole di vela l'importanza dell'utilizzo di queste nuove imbarcazioni di più facile gestione per l'armo e il trasporto.

Si tratta di mezzi che permettono agli adulti di non dover affrontare troppe difficoltà motorie e logistiche, e ai bambini di imparare ad andare a vela in modo più giocoso, piuttosto che tecnico e agonistico.

SILVIA GUERRA  
Isola d'Elba (Gr)

*Concordiamo con le considerazioni dell'amica Silvia circa l'importanza dell'approccio alla vela per mezzo di derive che siano il più possibile gestibili dai piccoli velisti. Nonché dai loro genitori che si devono sobbarcare dell'onere di portarli a gareggiare in lungo e in largo. È indiscutibile che anni di evoluzione progettuale possano aver dato i loro frutti anche nella produzione delle barche più piccole come in altri settori dell'industria.*

*Non dimentichiamo tuttavia che se la deriva può essere una pratica alternativa al cabinato per gli adulti, per i più piccoli è l'unica condizione per navigare in autonomia. Senza alcun preconcetto dunque bisognerebbe dare modo a questi ultimi di provare e giudicare il mezzo con cui riescono meglio e si divertono di più. Anche a scapito di mandare in pensione qualche vecchia gloria, come l'Optimist.*

## A scuola la vela che vince sul calcio

Mia figlia Matilda di 14 anni ha partecipato a un progetto deno-

