

NOTIZIARIO

# Legg navale italiana

DI GRADO

RIVISTA DI INFORMAZIONE NAUTICA

NOVITÀ LNI

**Rinnovo Organi Collegiali  
di Sezione**

ATTIVITÀ E MANIFESTAZIONI

**Giornata di Sicurezza in Mare,  
Giornate Azzurre e regate...**

QUI LNI GRADO

**Etichetta a bordo**



# Nel segno della continuità

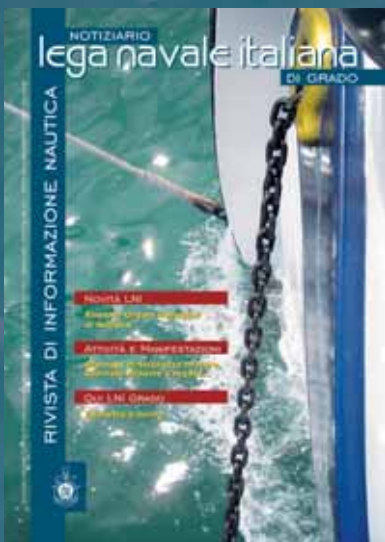


Oltre 100 anni di attività ci danno la consapevolezza di aver ben operato, di poter guardare con determinazione e serenità al futuro. Di fronte alle crisi, non abbiamo fatto passi indietro, sostenendo ancor di più la nostra gente. Comprendere le esigenze, intervenire, modificare per migliorare: questo per noi è fare banca.



**BCC Staranzano e Villesse**  
COMUNI IDEALI





In copertina:  
il trabaccolo in navigazione

Tutti i diritti sono riservati.  
La riproduzione totale o parziale di  
testi, fotografie e marchi è vietata.

Direttore responsabile:  
**Luigia Bacarini**

Redazione:  
**Lega Navale Italiana**  
**Sezione di Grado,**  
Via Aquileia 54, 34073 Grado  
Tel: 0431 81706, Fax: 0431 877767  
E-mail: grado@leganavale.it

Impaginazione e design:  
**Grafica BI**

Hanno collaborato:  
**Andrea Rocco, Giuseppe Tomad,**  
**Romano Paduano, Laura Marocco**

Stampa:  
**La Tipografica Srl Basaldella**

Editore:  
**Lega Navale Italiana**  
**Sezione di Grado**  
via Aquileia 54, 34073 Grado  
Tel: 0431 81706, Fax: 0431 877767  
E-mail: grado@leganavale.it

# S O M M A R I O

**4** RINNOVO ORDINI COLLEGIALI DI SEZIONE

**6** ATTIVITÀ E MANIFESTAZIONI LNI 2011

**10** GIORNATA DELLA SICUREZZA IN MARE

**14** LA RISERVA MARINA DI MIRAMARE

**18** TRADIZIONI MARINARESICHE:  
*Usanze di tempi antichi e superstizioni moderne*

**20** ETICHETTA NAUTICA:  
*Il galateo delle bandiere*





# EDITORIALE

Prendendo spunto da un episodio avvenuto nelle acque antistanti i pontili della Lega, soffermiamoci un momento sull'ordinanza n.6/2008 di Circomare Grado che così recita: *"Le unità a vela con motore ausiliario, che transitano all'interno del bacino portuale di Grado[...] devono ammainare le vele e procedere esclusivamente a motore"*.

Sorgono spontanee alcune considerazioni: il disposto dell'art.17 appare incidere sulla sicurezza della navigazione, in maniera dubbia e parziale. Infatti si rivolge alle sole unità dotate di motore ausiliario e non a quelle che ne sono sprovviste come, ad esempio, le numerose derive che giornalmente escono dal nostro bacino e che fanno parte della scuola di vela. Tali unità, pertanto, sono legittimate a procedere a vela pretendendo la precedenza rispetto alle unità a motore che navigano in canale. La statistica dei sinistri avvenuti nel canale di accesso al porto di Grado che abbiano coinvolto unità a vela è, nel dato storico, assolutamente negativa.

Eventuali e tuttavia improbabili collisioni che potrebbero, in mera ipotesi, coinvolgere barche a vela, avrebbero comunque conseguenze trascurabili stanti le limitate velocità di tali unità.

La materia trova già una più corretta disciplina nel "Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare" che, come noto, alla regola 9, lettera b), sottrae, nei canali stretti, il diritto di precedenza alle navi a vela rispetto a quelle che per navigare devono procedere lungo tale canale. Tale norma, universalmente nota, è applicabile a tutte le unità, comprese quelle sprovviste di motore ausiliario, raggiungendo, quindi, un effettivo maggior livello di sicurezza complessiva.

Proprio per queste considerazioni il divieto di cui trattasi non vige in quasi nessun altro canale di accesso ai porti del Adriatico così come in nessuno dei restanti canali navigabili della stessa laguna di Grado.

Potrebbe apparire, infine, inopportuno, in questo momento di affannosa ricerca di fonti di energia alternativa, mantenere in vigore disposizioni che impediscano l'utilizzo della più straordinaria fonte di energia rinnovabile quale si è storicamente dimostrata quella eolica quando sospinge una vela.

28 maggio 2011

ASSEMBLEA ELETTIVA LNI GRADO

## ANDREA ROCCO

### *riconfermato Presidente*



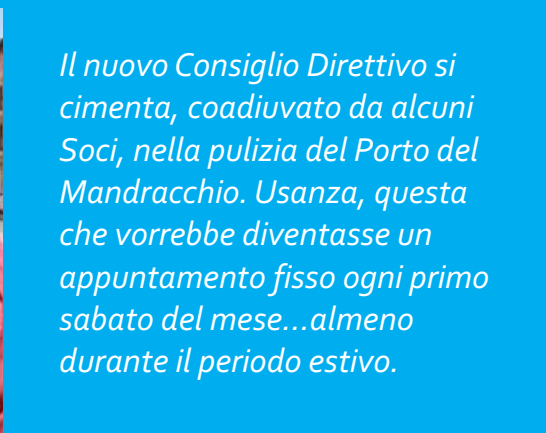
SABATO 28 MAGGIO I SOCI DELLA  
NOSTRA SEZIONE SONO STATI  
CHIAMATI A SCEGLIERE IL NUOVO  
CONSIGLIO DIRETTIVO  
NELL'ASSEMBLEA ELETTIVA 2011

Tra le novità il numero dei Consiglieri, che da nove è stato portato a sette, il divieto, da parte della Presidenza Nazionale, di usare le deleghe e l'intervento del Delegato del Triveneto, Signor Ennio Abate, il quale, rivolgendo un caloroso saluto ai Soci della Sezione, intervenuti compatti per esprimere le loro preferenze nonostante il maltempo, ha sottolineato l'importanza della Lega come istituzione morale. Il Delegato ha riassunto quindi brevemente i concetti fondamentali espressi nell'ambito dell'Assemblea Nazionale dei Soci ad Arona: nuova composizione del Consiglio Direttivo Nazionale, maggior collaborazione con le Strutture periferiche, maggiore valenza ai Delegati regionali. Rimarcando il concetto di unità e di coralità, insito nell'essere Soci della LNI, si sono evidenziate quelle doti di laboriosità e operatività del Triveneto concretizzati in diversi progetti e in tante attività: le riunioni periodiche dei Presidenti, le manifestazioni, le fiere nautiche, i corsi per esperti velisti, le regate e la costituzione di gruppi di lavoro nei settori ambientali, amministrativi e sociali. Alla chiusura del seggio, avvenuta regolarmente alle ore 19.00, si è proceduto allo scrutinio. 153 i votanti che hanno così espresso le loro preferenze: Rocco Andrea voti 125, Quintavalle Renzo voti 99, Paduano Romano voti 98, Gasparini Giacomo voti 90, Medeossi Giuliano voti 87, Bagnoli Guido voti 76 (rinunciatario), Francovig Elio voti 71, D'Angelo Maurizio voti 66. Il nuovo Consiglio Direttivo per il triennio 2011-2014 risulta così composto: Andrea Rocco Presidente, Giacomo Gasparini Vicepresidente, Maurizio D'Angelo Segretario, Romano Paduano Consigliere allo Sport, Giuliano Medeossi ed Elio Francovig Consiglieri.



## '...chi ben comincia è a metà dell'opera...

*Il nuovo Consiglio Direttivo si cimenta, coadiuvato da alcuni Soci, nella pulizia del Porto del Mandracchio. Usanza, questa che vorrebbe diventasse un appuntamento fisso ogni primo sabato del mese...almeno durante il periodo estivo.*





# Attività e Manifestazioni *LNI 2011*

## *Giornate Azzurre scolastiche*

L'attività LNI ha preso il via, il mese di maggio, con le Giornate Azzurre scolastiche. Un centinaio circa gli studenti delle scuole medie inferiori coinvolti in lezioni teoriche in palestra e uscite pratiche in mare, il tutto coordinato dal prof. Dario Sverzut, insegnante della Scuola media di Cervignano, istruttore e nostro delegato scolastico. Le uscite in mare sono state caratterizzate da ottime temperature, vento e sole e dall'entusiasmo di quegli studenti che, nonostante l'iniziale diffidenza, hanno voluto cimentarsi con scotte e drizze.



# Le Signore del Mare

Domenica 22 maggio ha preso il via, invece, la regata dedicata agli scafi varati prima del 1981: "Le Signore del Mare". Un facile percorso a bastone a vele bianche aperto non solo ai Soci, ma anche agli armatori del mitico Arpège intervenuti da lontano per un'iniziativa che sicuramente si ripeterà l'anno venturo. Lo scambio di guidoni e di simpatia tra le due associazioni è culminato nelle premiazioni finali che hanno visto vincitori il team familiare Fonda a bordo di *Ciprà*, seguito da *Hurra!* di Colosetti e Noan di Francovig.

# Scuola Vela e agonismo

Il 13 di giugno è iniziata, invece, la scuola vela estiva. Il Centro dopo scuola di Cervignano, che ha impegnato alcuni ragazzi in lezioni di inglese mattutine e lezioni di vela pomeridiane, ha ceduto il passo, il 27 di giugno, ai veri e propri corsi di vela full immersion che, con cadenza settimanale, hanno fino ad ora impegnato già un centinaio di bambini e ragazzi. Ottimo, fino ad ora, il numero di presenze, cosa che fa ben sperare in un nutrito gruppo pre-agonistico. A tal fine il Consiglio direttivo ha deciso, saggiamente aggiungiamo, di acquistare due nuove imbarcazioni doppie, modello Skipper, forse non particolarmente performanti al pari di un 49er, ma sicuramente adatti a tutte le esigenze, comprese quelle degli adulti e, soprattutto, resistenti. Sono stati, infatti, utilizzati nei corsi vela week end per adulti che da quest'anno hanno ripreso un po' di energia dopo un periodo sottotono dovuto, forse, alla contingente situazione economica.





# Trofeo della Laguna LNI di Grado primi in classifica

Domenica 28 maggio e domenica 10 luglio i nostri Soci si sono sfidati nelle due prove valide per il Trofeo della Laguna 2011. Ottimi i risultati conseguiti sia nella prima che, soprattutto, nella seconda prova, dove, nonostante alcune squalifiche forse non proprio giustificate avessero fatto "temere per il peggio", gli armatori hanno ottimamente difeso i colori della Lega. La LNI di Grado risulta pertanto prima in classifica generale per circolo. Si invitano tutti i Soci ad intervenire numerosi anche alla terza (04/09) e quarta prova (11/09) per fare in modo che, quest'anno, il titolo di vincitore del Trofeo della Laguna possa essere nostro!



## Prima Sfida Genitori, Figli... e Soci

Simpatica e ottimamente riuscita, invece, la "coinvolgente manifestazione" proposta da Ivan Chiusso e Marcello Pozzar, istruttori del gruppo agonistico LNI, e appoggiata con entusiasmo dal Consigliere allo Sport, Romano Paduano: una sfida Genitori, Figli e...Soci a bordo delle derive sociali i primi e gli ultimi, dei loro Optimist, i secondi. Un modo per avvicinare al mondo della vela mamma e papà, un modo per capire quali sono le difficoltà che i figli-atleti incontrano sul campo di regata (tante!), un modo, infine, per "fare gruppo" tralasciando per un momento competitività e ansia di prestazione. Bravissimi tutti i partecipanti, Soci e Genitori, perché, nonostante le condizioni del mare non fossero proprio ideali per una giornata rilassante, hanno dimostrato spirito di adattamento e una buona dose d'incoscienza (per qualcuno era la prima volta su una barca a vela!). Un ringraziamento alle mamme e ai papà che si sono prodigati come non mai sia in mare (tifo da stadio all'arrivo dei figli!), ma soprattutto a terra, allestendo, a bordo del trabaccolo, un banchetto veramente notevole. Primo classificato nella categoria "Optimist...figli" Mattia Degrassi, seguito da Francesco Crichiutti e da Marco Mazza. Ottima rivelazione quella di Roberto Barro e il suo team di genitori (Da Broi, Cantarutti, Crichiutti) che, sul Tridente, hanno sbaragliato gli avversari aggiudicandosi la Sfida!



# GIORNATA DELLA SICUREZZA IN MARE: TRA TUTELA E SOCCORSO



*Sabato 7 maggio la nostra Sezione ha ospitato, come di consueto, la Giornata Nazionale della Sicurezza in Mare.*

Il com.te Francesco Cillo, dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Grado, coadiuvato dal nostro Presidente, dott. Andrea Rocco, ha sottolineato quanto la ricerca e il soccorso in mare costituiscano l'impegno primario dell'attività della Guardia Costiera, specificando che tale attività si estende ben oltre i confini delle acque territoriali, comprendendo più di 500.000 Km<sup>2</sup> di mare! Non solo soccorso, ma anche tutela dell'ambiente. La salvaguardia dell'ecosistema marino è un altro importante compito svolto attraverso la vigilanza, gli interventi di disinquinamento, il controllo dei parchi e delle aree marine protette. Affinché l'attività di diporto resti comunque una forma di divertimento, un piacevole passatempo o il modo di trascorrere una vacanza, evitando che l'imprudenza trasformi ciò in tragedia, si suggerisce di accertarsi sempre delle buone condizioni meteorologiche. Si ricordi che i bollettini meteo sono trasmessi dalla RAI (il bollettino del mare è trasmesso dalle stazioni radiofoniche della RAI) e dalle stazioni costiere P.T. radio (il lancio dei bollettini "meteomar" avviene per radiotelefono sul canale 26 VHF/FM). Le suddette stazioni radio PT provvedono anche alla diffusione degli Avvisi ai Naviganti. La diffusione degli avvisi e del Meteomar vengono preannunciati sul canale 16 VHF (pan a 156.800 MHz). Il Comandante/Conducente dell'unità da diporto è il responsabile di bordo, prima di intraprendere un viaggio deve assicurarsi che il proprio mezzo sia in ottimo stato di navigabilità, deve accertarsi sempre dell'efficienza del proprio mezzo nautico, dell'esistenza a bordo di tutte le dotazioni di sicurezza previste e che la quantità di carburante sia sufficiente a garantire anche il rientro. Deve provvedere perché ci sia sempre a terra, qualcuno che sia a



conoscenza dell'uscita in mare, della destinazione, dell'ora di previsto arrivo/rientro: in caso di attracco in zona diversa da quella prevista, avvisare sempre e ciò per evitare che ingiustificati allarmismi da parte di chi aspetta a terra causino l'inutile avvio delle operazioni di ricerca da parte dei mezzi della Guardia Costiera; non navigare nelle zone frequentate dai bagnanti; regolare la velocità della propria imbarcazione in base alle condizioni del mare e della densità del traffico in zona. In mare rispettare sempre le regole per evitare gli abbordi; portare il proprio aiuto, ai limiti delle proprie possibilità, a chiunque ne abbia bisogno, assistendo fino all'arrivo dei soccorsi; non abbandonare mai il proprio mezzo nautico, a meno che non stia colando a picco. Controllare sempre l'efficienza delle dotazioni di sicurezza, tenendo bene a mente il posto dove sono sistemate e ricordarsi di tenerle sempre all'asciutto. A questo proposito si è proceduto alla dimostrazione dell'efficienza dei razzi di soccorso e dell'apertura di una zattera di salvataggio. Sono stati, inoltre, forniti utili consigli pratici per prevenire gli incendi a bordo: mantenere pulita e asciutta da residui di benzina/olio la sentina, non tenere il motore in moto durante il rifornimento; non travasare carburante durante la navigazione; non tenere i serbatoi in locali chiusi; non portare taniche di plastica o metallo con benzina pura di riserva; se ciò è proprio necessario, è bene che sia miscelata con olio da motori e che le taniche abbiano una valvola di sfiato e non vengano lasciate al sole; non fumare, sia in navigazione che in sosta, vicino al serbatoio; chiudere la valvola di scarico del serbatoio durante soste prolungate in porto e aprirle in navigazione; prima di mettere in moto il motore è necessaria un'opportuna ventilazione del locale motore se il motore è entrobordo; estintori efficienti a portata di mano; ricordarsi che i vapori sono più pesanti e stagnano in basso; basta quindi una scintilla sfuggita dall'impianto elettrico, un contatto o una cicca di sigaretta per provocare un'esplosione. Ma se, nonostante tutto scoppiasse un incendio ecco cosa bisogna fare: isolare i serbatoi del carburante; ruotare la barca in modo che il vento porti le fiamme fuori bordo; se l'incendio è a prora fare in modo che il vento venga da poppa; non versare acqua sul fuoco, perché se questo è alimentato da nafta o da benzina l'acqua finirà solo per aiutare il diffondersi delle fiamme; intervenire con gli estintori sopravvento; anche una coperta può servire a soffocare un incendio; portare in salvo le persone qualora non si potesse contenere l'incendio; usare Co2 per soffocare l'incendio in locale chiuso.





## B) Ulteriori dotazioni di sicurezza per le unità senza marcatura CE

(per quelle CE sono state installate dal costruttore)

	Senza alcun limite	Entro 50 miglia	Entro 12 miglia	Entro 6 miglia	Entro 3 miglia	Entro 1 miglia	Entro 300 metri	Nelle acque interne
Pompa o altro attrezzo di esaurimento	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Mezzi antincendio - estintori: vedi Tabella qui sotto	✓	✓	✓	✓	✓	✓		

(1) l'apparecchio galleggiante va sostituito con la zattera di salvataggio autogonfiabile non appena sarà emanato il relativo decreto, che si prevede entrerà in vigore all'inizio del prossimo anno.

(2) La circolare n.486613 marzo 2009 prevede che le unità che navigano tra i 300 metri dalla costa e le 6 miglia devono avere a bordo cinture di salvataggio conformi, come requisito minimo, al livello prestazionale 100 Newton"; mentre quelle che navigano oltre le 6 miglia dalla costa "devono avere a bordo cinture di salvataggio conformi, come requisito minimo, al livello prestazionale 150 Newton". I giubbotti rispondenti ai precedenti requisiti tecnici (contraddistinti dalla sigla EN) non possono essere quindi più commercializzati, ma se già a bordo e rispondenti al livello tecnico richiesto possono tranquillamente continuare ad essere usati. Sono ammesse come in passato le cinture di salvataggio gonfiabili, ma non quelle con sistemi di gonfiaggio esclusivamente manuale e/o orale.

### Note:

(A) le tabelle di deviazione sono obbligatorie per le imbarcazioni (e non per i natanti) quando la navigazione si svolge a distanza superiore alle sei miglia dalla costa. A tale scopo la bussola installata a bordo deve essere sottoposta a compensazione da parte di personale autorizzato dalle Capitanerie di Porto che al termine delle operazioni (giri di bussola) rilascia la tabella delle deviazioni residue. Le tabelle non hanno una scadenza e pertanto non vanno rinnovate in occasione delle visite periodiche per il rinnovo del certificato di sicurezza. Rientra nella responsabilità del conduttore verificare il corretto funzionamento della bussola e aggiornare i valori delle deviazioni.

(b) nel caso di navigazione diurna fino a dodici miglia dalla costa i fanali regolamentari possono essere sostituiti con una torcia di sicurezza a luce bianca.

(c) per le unità aventi una lunghezza superiore a metri 12 è obbligatorio anche il fischio e la campana. (la campana può essere sostituita da un dispositivo sonoro portatile).

(d) i natanti, indipendentemente dalla potenza del motore, devono avere a bordo un estintore. Per le imbarcazioni, il numero degli estintori e la capacità estinguente sono stabiliti dalla seguente tabella

(e) i segnali di soccorso hanno una validità di anni 4 dalla data di fabbricazione;

(f) le unità (anche se natanti) alla fonda di lunghezza oltre i 7 m. devono mostrare un pallone nero di diametro adeguato (g) i segnali di soccorso hanno una validità di anni 4, dalla data di fabbricazione (per la restituzione dei segnali scaduti, vd. Nota in calce)

(h) le unità (anche se natanti) alla fonda di lunghezza oltre i 7 m. devono mostrare un pallone nero di diametro adeguato.

## Tabella degli estintori

annessa al D.M. 232/1994 per le unità da diporto senza Marcatura CE modificata con DM 5.10.1999 n. 478

### A) Natanti da diporto (1 estintore):

Potenza totale installata P (kW)	Capacità estinguente portatile
P ≤ 18,4	13 B
18,4 < P ≤ 147	21 B
P > 147	34 B

### B) Imbarcazioni da diporto:

Potenza totale installata P (kW)	Numero e capacità estinguente degli estintori		
	In plancia o posto guida	In prossimità dell'apparato motore (1)	In ciascuno degli altri locali o gruppi di locali adiacenti
P ≤ 18,4	1 da 13 B		1 da 13 B
18,4 < P ≤ 74	1 da 13 B	1 da 21 B	1 da 13 B
74 < P ≤ 147	1 da 13 B	2 da 13 B	1 da 13 B
147 < P ≤ 294	1 da 13 B	1 da 13 B e 1 da 21 B	1 da 13 B
294 < P ≤ 368	1 da 13 B	1 da 21 B e 1 da 34 B	1 da 13 B
P > 368	1 da 13 B	2 da 34 B	1 da 13 B

Per i locali o vani dell'apparato motore provvisti di impianto fisso antincendio gli estintori devono essere: per potenza fino a 294 KW: 1 da 13 B; per potenza superiore a 294 KW 1 da 21 B.

#### Note:

1. Nelle tabelle, il numero che precede la lettera B indica la capacità estinguente dell'estintore. Ad un numero più alto, corrisponde una maggiore capacità estinguente; la capacità indicata nelle tabelle è la minima richiesta.

2. La lettera B indica invece la designazione della classe di fuoco che l'estintore è idoneo a spegnere.

3. Sulle unità da diporto possono essere sistemati estintori appartenenti alle classi di fuoco A o C purché omologati anche per classe di fuoco B.

Per le unità marcate CE gli estintori sono già collocati a bordo ed indicati nel manuale del proprietario.

La verifica periodica degli estintori non è richiesta. Il controllo consiste nell'accertamento del buon stato di conservazione e l'indicatore di pressione, quando esiste, deve essere nella posizione di carico (zona verde).

### Suggerimenti in caso di incendio nel vano motore:

- fermare immediatamente il motore;
  - staccare l'interruttore principale dell'impianto elettrico. Ricorda di non usare mai acqua o estintori a schiuma sulle apparecchiature elettriche;
  - chiudere la valvola di intercettazione del carburante e quella delle bombole del gas;
  - chiudere la ventilazione del motore e azionare gli estintori a distanza.
- In assenza dell'impianto fisso operare con l'estintore portatile. Evitare di aprire completamente il vano motore per non alimentare il fuoco con l'entrata dell'aria e per non essere investiti dalle fiamme. Negli spazi chiusi, come quelli del vano motore delle unità da diporto, una buona tecnica è quella di gettare l'estintore aperto all'interno e richiudere subito il locale facendo così scaricare il contenuto: l'incendio si spegnerà per soffocamento.

**Nota:** Per la tutela ambientale le Capitanerie di porto di Gela, Gioia Tauro, Napoli, Pescara, Reggio Calabria, Roma, Torre del Greco, Trieste e gli Uffici Circondariali Marittimi di Anzio, Corigliano Calabro, Ischia, Otranto, Procida e Porto S. Stefano hanno istituito un servizio gratuito per il ritiro dei segnali di soccorso scaduti (razzi, fuochi a mano, boette fumogene, ecc.). Le informazioni sulle modalità di consegna, possono essere richieste direttamente ai Comandi interessati.

## *Un ruolo importante nella conservazione e protezione delle specie*

*Tornando da una tranquilla giornata di mare un nostro socio ha, recentemente, recuperato dalle acque della laguna una tartaruga agonizzante perché colpita da un'elica di un motoscafo.*

Portata in Lega è stata soccorsa inizialmente dai Soci successivamente dai volontari della Riserva di Miramare cui ci si è immediatamente rivolti. Adagiata dapprima in una carriola poi, su consiglio degli operatori della Riserva, in un Optimist, la "piccola" tartaruga è stata portata dai veterinari al centro di raccolta.

Nonostante l'operazione al capo (il veterinario ha tentato di salvare l'esemplare costruendo un piccolo casco in vetroresina) è morta per un'infezione. Pubblichiamo con piacere, quindi, un articolo sulle tartarughe, premettendo che la Riserva Marina di Miramare, istituita nel 1986, copre una superficie di 30 ettari ed è circondata da un tratto di mare regolamentato dall'Ordinanza della Capitaneria di Porto (n. 28/98). L'area protetta è situata ai piedi del promontorio di Miramare, proprio sotto il castello, propaggine litoranea incastrata tra il porticciolo turistico di Grignano e la riviera di Barcola, meta balneare estiva dei locali. L'ambiente in cui è localizzata è un tratto marino-costiero roccioso. I fondali sono anch'essi rocciosi, ciottolosi e sabbiosi sino alla profondità di 8 metri circa, poi costituiti da fango. La profondità massima è di 18 metri. La Riserva ha da sempre portato avanti una politica di sensibilizzazione e divulgazione volta a far conoscere la sua attività alle realtà limitrofe. Ha svolto fin da subito il ruolo di area-esempio nell'ambito marino-costiero del Golfo di Trieste mediante la ricerca scientifica, sviluppatasi con vari Enti di ricerca, tramite progetti di educazione ambientale con le scuole del territorio, con la diffusione di informazioni per mezzo dei mass-media locali e nazionali, e con esempi concreti di gestione dello sfruttamento turistico del territorio o nella regolamentazione della pesca. Nei trenta ettari vige un regime di tutela integrale. La zona a protezione integrale è



circondata da una protezione parziale, detta "Buffer", questa seconda area, di novanta ettari d'estensione, costituisce un'ulteriore cintura protetta di 400 metri di ampiezza, in cui vige il divieto di pesca professionale. Nell'Area protetta vengono promosse delle attività di ricerca non invasive riguardanti il monitoraggio chimico-fisco, acustico e il censimento subacqueo delle specie animali e vegetali.





## “...ma ci sono tartarughe nel nostro Golfo?”

*Questa è la domanda che si sentono rivolgere spesso i biologi dell'Area marina protetta di Miramare quando diportisti, bagnanti e sporadici frequentatori del mare con stupore ne avvistano una mentre esce con la testa dall'acqua per respirare e “velocemente” scomparire in profondità.*



La risposta è certamente sì, ovvero anche il nostro Golfo è popolato da questi rettili che hanno scelto il mare per trascorrere la loro lunga vita, ma che necessitano di ritornare verso le spiagge in cui sono nati per scavare un nido e deporre le uova. Un viaggio che comincia proprio nel momento in cui le uova si schiudono, un viaggio pieno di pericoli, spesso causati dall'uomo. In effetti, il percorso ad ostacoli inizia ancor prima della deposizione delle uova, dato che la continua cementificazione delle coste e l'uso delle spiagge per fini turistici, hanno notevolmente ridotto i siti utili per la deposizione. Mamma tartaruga, dopo quasi vent'anni di vita in mare, torna alla spiaggia in cui è nata per la prima deposizione ma nel frattempo quella spiaggia potrebbe non esistere più perché sostituita da porti, porticcioli, passeggiate a mare, dighe di sbarramento ... Questo problema è ovviamente diffuso in tutte le coste italiane tanto che ormai lungo la nostra penisola i siti di deposizione sono relegati a poche spiagge in Calabria e Sicilia. I siti di riproduzione più importanti in Mediterraneo si trovano in Grecia, Turchia, Cipro e Libia ma i bassi fondali dell'Adriatico settentrionale, e quindi del Golfo di Trieste, secondo i dati raccolti dai ricercatori, risultano essere di fondamentale importanza come zone di riposo e nutrimento assieme alle zone del Golfo di Gabes in Tunisia e del Mediterraneo orientale (Egitto e Turchia). Gli esemplari più giovani, che frequentano anche il mare aperto, sono certamente presenti in buon numero nel sud Adriatico, nello Ionio, nel Canale di Sicilia e nella parte più occidentale del Mediterraneo, tra le Baleari e lo stretto di Gibilterra. Ma torniamo alla piccola tartaruga appena uscita dall'uovo...ammesso che riesca a raggiungere il mare evitando

gabbiani e granchi, ombrelloni e sdraio, inizia lo slalom tra i predatori del mare ma anche tra i pericoli di rimanere impigliata tra le reti dei pescatori o ferita dalle eliche delle imbarcazioni a motore che soprattutto nel periodo estivo solcano i nostri mari. Non ultima la minaccia provocata dai sacchetti di plastica e rifiuti rilasciati in mare che possono essere ingeriti perché scambiati per prede (la tartaruga marina si ciba ad esempio di meduse) provocandone il soffocamento. Ma allora che fare? Il Mediterraneo è frequentato da tre specie di tartarughe marine: *Caretta caretta*, che è la più comune (e avvistabile anche dalle nostre parti), *Chelonia mydas* (la tartaruga verde), la cui distribuzione è limitata alla parte più orientale del bacino, e la più grande *Dermochelys coriacea* (la tartaruga liuto), che a differenza delle altre non si riproduce in questo mare. Si tratta di specie considerate in pericolo di estinzione e il WWF Italia da sempre promuove progetti di salvaguardia dei siti di nidificazione ancora rimasti e di sensibilizzazione e conoscenza delle minacce a cui questi animali sono sottoposti. In particolare un notevole sforzo è stato riservato alla sensibilizzazione della categoria dei pescatori per ridurre l'impatto della flotta di pesca italiana sulle popolazioni di tartarughe considerata come la prima causa di mortalità. Attraverso la rete di Gruppi Locali, i suoi volontari e la collaborazione con la Guardia Costiera si impegna nel recupero degli esemplari rinvenuti in precarie condizioni di salute che verranno curati nei Centri di Recupero Tartarughe.

Punto di riferimento per l'Alto Adriatico è proprio l'AMP di Miramare che da sempre opera per il controllo e la tutela delle specie di grandi vertebrati marini quali cetacei, squali e tartarughe. Avvistamenti, marcature ed azioni di pronto soccorso coinvolgono di volta in volta gli operatori della Riserva affiancati dagli Enti preposti per il controllo del mare come Guardia Costiera, Forze dell'Ordine e Aziende Sanitarie.

Tutta questa organizzazione per funzionare bene ha però bisogno del prezioso contributo di ognuno di noi: un aiuto da parte di ogni persona sensibile che non costa alcuna fatica. Nel caso si avvisti un delfino, una balena, una tartaruga o altri "strani" animali nel Golfo di Trieste è importante avvertire la Guardia Costiera e/o la Segreteria della Riserva Marina (040 224147) e collaborare alla compilazione della scheda di avvistamento che permette di annotare la presenza di questi animali nel nostro mare o di provvedere al loro recupero in caso siano feriti o spiaggiati.



## Usanze di tempi antichi e



## SUPERSTIZIONI M O D E R N E

ALCUNE DELLE  
TRADIZIONI  
MARINARESCE PIÙ  
NOTE (E TEMUTE) SI  
PERDONO NELLA NOTTE  
DEI TEMPI. PRIVATE  
DELLA LORO INIZIALE  
RAGIONE, DIVENTANO  
SUPERSTIZIONI E  
CREDENZE POPOLARI  
CHE IL MARINAIO  
MODERNO SEGUE  
SENZA SAPERNE DI  
PRECISO IL PERCHÈ.

Scaramanzie che diventano rituali ripetitivi, ricordo sfocato di originari significati. È il caso, ad esempio, della "fiamma", ossia quella bandiera lunghissima e sottile che ancora oggi molte Marine hanno l'uso di mettere a riva. La tradizione vuole che nel 1652 l'ammiraglio olandese Tromp, dopo aver sconfitto Blake in battaglia, nel risalire il canale della Manica, issasse sull'albero maestro, al posto delle abituali insegne, una scopa, per simboleggiare la supremazia della propria flotta su quei mari e per sottolineare quanto ormai fosse padrone di "spazzare" il mare. Gli Inglesi, non volendo essere da meno, appena riuscirono a sconfiggerli, inalberarono una lunga frusta per schernire i vinti, frusta che nel tempo si trasformò assumendo l'aspetto di una fiamma. La scopa mutatasi nel tempo in "redazza", divenne un elemento simbolico usato per ingaggiare sfide tra gli equipaggi di quei velieri che, con puro spirito sportivo, si cimentavano in accanite regate con le lance di bordo seguendo una particolare procedura: veniva inviata una lancia con una scopa capovolta inferita a poppa, che compiva un giro attorno alla nave da sfidare, poi tutti ai remi! Cambio di latitudine, cambio di usanza: in Sicilia c'è ancora l'usanza, in alcuni cantieri, di inserire una medaglietta dorata nella struttura della barca, collocandola in un vano su misura ricavato nell'incastro tra chiglia e dritto di prora. La barca, vista molto di più che non un semplice mezzo di trasporto, è da sempre considerata

dotata d'anima e di personalità, quasi possedesse una vita propria, ecco allora che gli occhi dipinti o scolpiti sulle prue degli scafi diventano occhi sacri capaci di indicare una rotta priva di insidie. Ma vi siete mai chiesti perché l'antivegetativa sia rossa? Facile: il colore rosso è una reminiscenza di quando si aspergeva la chiglia con il sangue di un animale sacrificato per ingraziarsi le divinità; quando si smise il sacrificio si passò a bagnare la nave con il vino, rosso naturalmente, ricordo del sangue sacrificale. Anche le polene sono legate ad antichissimi riti propiziatori; le prime vere e proprie polene sono apparse, secondo gli studiosi, verso il XV secolo, dirette discendenti delle sculture lignee che erano poste alle prore dei "Drakkar" vichinghi, anche se, andando più indietro nel tempo, troviamo il vello del capro espiatorio issato sulla prora delle navi greche, dopo che il sangue veniva asperso sulla prua, per placare l'umore del dio in collera. Dopo il sacrificio votivo, infatti, era consuetudine affiggere le vittime sulla prora o a riva sull'albero maestro, ritualità che sopravvive ancora oggi, in quanto è possibile vedere sulle barche dei pescatori dei nostri mari le corna delle capre o il vello di pecore; oggi sono esternazioni scaramantiche, un tempo erano ritualità di determinate culture arcaiche. Altra tradizione che affonda le proprie radici nella notte dei tempi, è racchiusa nelle motivazioni che spingono a vietare le scarpe a bordo delle barche. Si badi bene, solo le scarpe "della festa", perché gli stivali e le calzature da lavoro sono ammessi. La motivazione fondamentale è da ricercare nell'immaginario mitico che l'uomo possiede della morte, considerata una sorta di traghettaggio verso l'aldilà che possiede delle analogie con la realtà, riscontrabili nel fatto che il defunto viene vestito a festa, comprese appunto le scarpe, pronto a intraprendere l'ultimo viaggio, il traghettaggio, appunto, verso l'aldilà. Basta poco, quindi, per collegare le scarpe della festa alla ritualità funebre, in un contesto come il mare, dove scaramanzia, incertezza e pericolo incombente sono realtà sempre presenti e che i marinai di tutti i tempi possiedono, comunque e inconsapevolmente, come una matrice comune.

Mai pronunciare le parole "verde", "maiale", "uovo", "tredici", "coniglio" e parlare di una nave "affondata" o di qualcuno "annegato". In certe situazioni bisognava usare delle locuzioni standard come quella degli inglesi che, per dire che un uomo era scomparso in mare, dicevano che era finito nella cassa di Davy Jones (figura demoniaca che raccoglieva le anime delle persone morte in mare). A proposito della credenza che cambiare il nome alla barca sia catastrofico, i Francesi concordano, sebbene ammettano una significativa eccezione. Solo il 15 agosto è possibile dare un nuovo nome alla propria barca, seguendo scrupolosamente un rigoroso rituale. La barca ribattezzata deve veleggiare di bolina, compiendo una serie di brevi virate, disegnando così un percorso a zigzag. Poi deve poggiare e scendere in poppa piena. Il motivo di un simile rituale? Il percorso rappresenta un serpente che si mangia la coda! Ovviamente è d'obbligo aggiungere la benedizione del prete. Guai a lui, però, se mette un piede sulla barca! Oppure, prendi una tavoletta di mogano, fattela tagliare e fresare sui lati, poi fatti fare una piastrina di ottone con inciso il nome della vecchia barca e fissala sulla base di mogano che avrai trattato con almeno dieci mani di impregnante. Poi trova un posto in cabina e attacca alla parete il vecchio nome con tutti gli onori del caso. Tuttavia la tradizione nautica vuole che il nome della barca non lo abbandoni mai, pertanto è consigliabile scriverlo, bene e in modo indelebile, all'interno del vano motore.





# ETICHETTA NAUTICA: *Il galateo delle bandiere*

*Riportiamo quanto scritto dalla Presidenza Nazionale a proposito dell'uso delle bandiere a bordo di imbarcazioni da diporto, uso che, pur non essendo codificato in modo assoluto, ma piuttosto derivato da norme consuetudinarie inglese e militari, è buona abitudine conoscere anche se talvolta desuete e, per qualcuno, antiquate.*

Alza ed ammaina bandiera: in porto la Bandiera si alza alle 08.00 e si ammaina al tramonto, contemporaneamente al segnale alzato all'albero del circolo velico salvo che in porto siano presenti unità della Marina Militare, in tal caso l'onore di dare il segnale che regola l'alzata e l'ammainata della Bandiera spetta all'unità su cui è imbarcato l'ufficiale più alto in grado o più anziano.

Saluto: il saluto fra imbarcazioni da diporto in navigazione si rende ammainando a metà una sola volta il guidone sociale. Quando in navigazione uno yacht incrocia una nave militare nazionale o estera, o quando in porto ne transiti una in prossimità del proprio ormeggio, si deve salutare con la bandiera nelle ore in cui essa è alzata a riva. Il saluto viene eseguito ammainando lentamente la propria Bandiera Nazionale a metà altezza e tenendola in tale posizione sino al momento in cui si incrocia la nave che si saluta, o sino a che questa risponda, portando a sua volta la Bandiera Nazionale ad un terzo di altezza e riportandola subito a segno. Quando la Bandiera sia invergata ad asta senza drizza, il saluto viene reso togliendo l'asta dal suo supporto ed abbassandola fino al bordo di murata, per poi rialzarla e riporla nella primitiva posizione, dopo aver incrociato o ricevuto risposta, dalla nave che si saluta. Trovandosi nei paraggi di una nave militare quando esegue la cerimonia dell'alza o dell'ammaina bandiera, o quando questa rende il saluto a salve ovvero il saluto alla voce, gli yacht a motore fermano, ove possibile i motori, mentre quelli a vela mettono la prua al vento salutando contemporaneamente con la Bandiera fino alla fine della cerimonia o del saluto. In alternativa gli yacht a vela possono restare in rotta e salutare ammainando il fiocco.

Pavese o Gran Galà di Bandiere: ecco un'interessante storia dell'etimologia del termine "Grande scudo di forma allungata, atto a proteggere tutto il corpo, che si usava porre a difesa dei bastioni e delle murate delle navi, per le quali, dipinto a colori vivaci com'era, e con le insegne e l'armi dei cavalieri e signori ai quali apparteneva, costituiva anche motivo ornamentale oltre che difensivo, disposto a protezione dei combattenti. Trae il nome dagli scudi di quella forma, che si fabbricavano a Pavia, e servivano a più usi, perché i guerrieri in campagna usavano dormire su di essi, restandosene all'asciutto. Del resto le antiche stampe raffigurano le navi con le murate ricoperte di scudi, fossero essi pavesi o no. Dopo si dissero pavesi le lunghe tele di panno di lana, di vivaci colori, usate per addobbare le fiancate, gli alberi, le coffe delle navi nelle solennità, per guarnire le scale reali e le imbarcazioni di bordo, dette però pavesi di bordo i primi e pavesi di palischermo i secondi. Nel XIX secolo si dissero pavesi degli striscioni di tela bianca usati per coprire i bastingaggi in coperta, nei quali, durante il giorno, si depositavano le brande degli uomini dell'equipaggio. In seguito vennero chiamati tele dei bastingaggi: se n'ebbero di tela incerata da usarsi nei climi umidi, poi di tela verniciata, finché i bastingaggi vennero posti in locali chiusi. Oggi il termine serve per indicare la gala di bandiere, o di luci, delle quali si usa addobbare le navi nelle feste o nelle solennità. Il pavese luminoso è formato da file di lampadine elettriche, bianche o colorate, disposte sugli alberi, lungo le sartie, gli stralli, lungo le ciminiere in modo da formare il contorno della nave. Il Gran Pavese consiste in file di bandiere - quelle della serie di bandiere da segnali - disposte in ordine e inferite su sagole che si tendono da un albero all'altro e lungo gli stragli dalla estrema prora sino all'estrema poppa."

Il Gran Pavese deve essere formato da due serie di bandiere dei segnali del Codice Internazionale, comprendendo una serie parziale di bandiere alfabetiche da cui sono escluse le lettere C, D, E, F, G, Q, dai pennelli numerici P<sub>1</sub>, P<sub>2</sub>, P<sub>3</sub>, P<sub>4</sub>, P<sub>5</sub>, e dai guidoni "Intelligenza" e "2<sup>a</sup> Sostituta". Dette bandiere sono disposte nella seguente successione da prora a poppa: 2<sup>a</sup> Sostituta, Intelligenza, A, U, J, S, P<sub>3</sub>, R, L, T, H, P<sub>2</sub>, I, Y, V, N, P<sub>4</sub>, W, P, Z, K, P<sub>5</sub>, X, O, M, B, P<sub>1</sub> (in posizione centrale); poi B, M, O, X, P<sub>5</sub>, K, Z, P, W, P<sub>4</sub>, N, V, Y, I, P<sub>2</sub>, H, T, L, R, P<sub>3</sub>, S, J, U, A, Intelligenza, 2<sup>a</sup> Sostituta. I guidoni Intelligenza e 2<sup>a</sup> Sostituta devono pendere (trattenuti in tale posizione da un piombo da scandaglio) al disotto del bompresso o della prua e dell'asta della Bandiera Nazionale o della poppa. La distanza delle bandiere deve essere stabilita in maniera uniforme in relazione alla lunghezza dell'unità, nonché



al numero e all'altezza dei suoi alberi, in modo che i due guidoni di ciascuna estremità del Gran Pavese assumano la posizione sopra specificata. In testa a ciascun albero deve essere invergata una Bandiera Nazionale, di grandezza inferiore a quella della Bandiera Nazionale issata all'asta di poppa. Le imbarcazioni che non hanno in dotazione due serie di bandiere da segnalazione, alzano il Gran Pavese formato dalla serie completa di 26 bandiere alfabetiche, dai pennelli numerici P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, dai guidoni "Intelligenza" e "2<sup>a</sup> Sostituta", disposti nel seguente ordine da prora a poppa: 2<sup>a</sup> Sostituta, Y, W, U, S, P6, Q, O, M, P4, K, I, G, P2, E, C, A, P1 (in posizione centrale sotto la Bandiera Nazionale), B, D, F, P3, H, J, L, P5, N, P, R, P7, T, V, X, Z, Intelligenza. Le imbarcazioni che non hanno in dotazione neppure una serie completa di bandiere da segnalazione, in luogo del Gran Pavese utilizzano il Piccolo Pavese, costituito esclusivamente dalla Bandiera Nazionale alzata in testa d'albero. Il Gran Pavese deve essere alzato da prua a poppa, contemporaneamente alla Bandiera Nazionale, ed ammainato dopo di essa. Si innalza per la prima volta al momento del varo; successivamente viene alzato, solo durante la permanenza in porto, in occasione di feste nazionali proprie o del Paese ospitante, o, su specifica richiesta delle autorità marittime locali, in occasione di feste del porto di ormeggio, quali feste patronali, inaugurazioni ufficiali, vari di unità navali, visite di alte personalità. Se si festeggia una ricorrenza estera, oltre la propria Bandiera Nazionale, si alza in testa d'albero, o sull'albero di maestra, quella della nazione estera, la Bandiera Nazionale a sinistra, quella estera a dritta sulla stessa asta.

Guidone sociale: è il guidone del Circolo Nautico nei cui registri è iscritta l'imbarcazione da diporto, o del Circolo cui è associato l'armatore dell'imbarcazione. Non è buona norma alzare contemporaneamente il guidone di più di un club. A differenza delle altre bandiere è consentito che rimanga a riva giorno e notte, sia che l'imbarcazione si trovi all'ancora, sia che si trovi in navigazione. Il guidone sociale si ammaina solo quando l'imbarcazione è in disarmo. Su imbarcazioni senza alberi viene issato all'asta di prora; su yacht a motore ad albero centrale, viene issato a dritta parte interna; su quelle fornite di uno o più alberi, in testa all'albero di maestra. Per le imbarcazioni ad un solo albero, sulla cui testa è installata un'antenna radio, è consentito issare il guidone sociale sulla crocetta principale di dritta. In tal caso, navigando in acque estere, il guidone sociale deve far luogo alla bandiera di cortesia. Pertanto viene spostato alla crocetta principale di sinistra, unitamente all'eventuale bandiera armatoriale. Con il Gran Pavese a riva, il guidone sociale deve essere issato alla crocetta principale di dritta dell'albero di maestra.

Bandiera del Proprietario o Armatoriale: si tratta di una bandiera di forma generalmente quadrata, talvolta triangolare, che il proprietario si è liberamente scelto, controllando nei limiti del possibile, che non somigli ad altre già in uso e registrate nei club nautici. Viene alzata quando il proprietario o un suo familiare sia o salga a bordo e viene ammainata di giorno quando lo stesso scende, o, comunque al tramonto dopo l'ammaina Bandiera. Sugli yacht a motore con albero centrale, viene issata a sinistra parte interna; su imbarcazioni fornite di albero singolo, viene issata alla crocetta principale di sinistra; su quelle a più alberi alla crocetta principale di sinistra dell'albero di maestra; oppure, se non esiste crocetta, su quelle a due alberi, sull'albero prodiero, su quelle a tre alberi all'albero poppiero. Quando sull'unità è imbarcata un'Autorità cui spetta per diritto una particolare bandiera o gagliardetto, occorre mandare a riva, in luogo della bandiera del proprietario, tale bandiera, che prende il nome di "insegna del dignitario". Se l'Autorità imbarcata è un Presidente della Repubblica, italiana o estera, o un principe di casa regnante estera, l'insegna, denominata in questo caso "stendardo" va alzata in testa all'albero maestro.

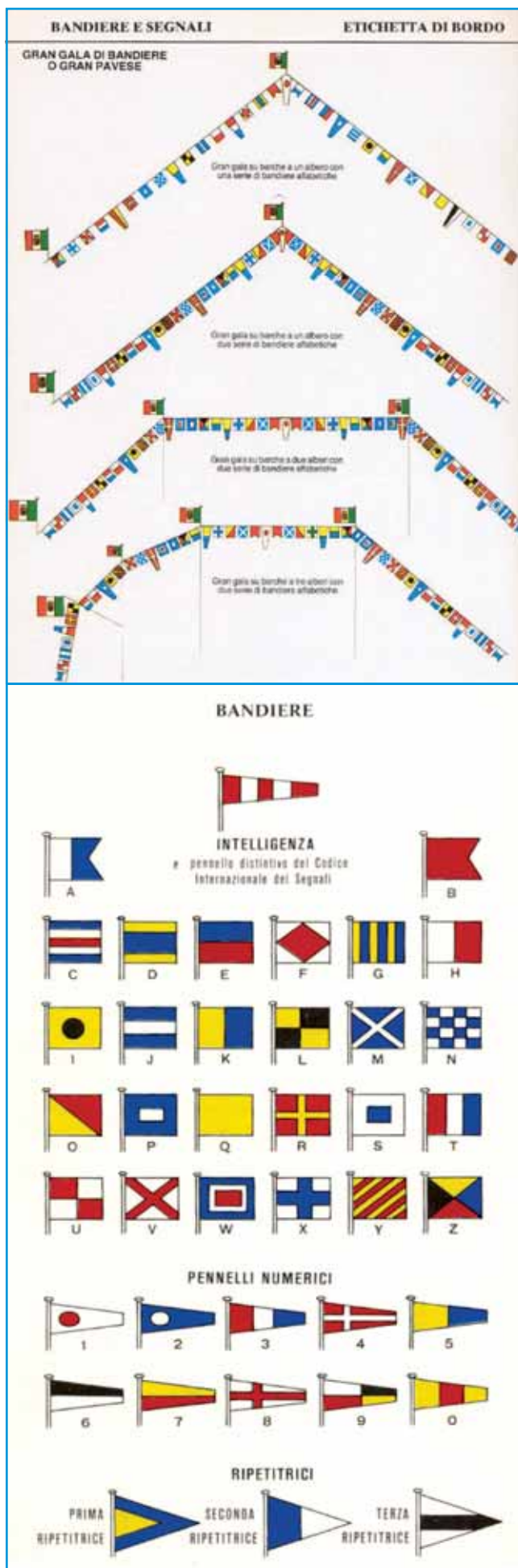
Si riporta, infine, più per curiosità marinara che per effettiva utilità, la descrizione di alcune bandiere, il cui uso era finalizzato ad informare su situazioni specifiche di bordo durante la permanenza delle imbarcazioni in porto: "non deve stupire la tipologia di informazioni che forniscono tali bandiere: il loro uso risale a quando gli yacht in porto rimanevano per la maggior parte del tempo alla fonda, privi dell'odierna invasiva facilità di comunicazione garantita dalla radio e dai telefonini. Per chi, da un altro yacht o da una banchina, avesse voluto recarsi a far visita a bordo di una imbarcazione da diporto, indubbiamente era utile l'informazione a distanza, ricavabile osservando le bandiere a riva: se il proprietario fosse o meno a bordo, se questi fosse disponibile a ricevere l'ospite senza essere disturbato durante i pasti propri o dell'equipaggio. Ciò evitava i tempi e la fatica di una traversata del porto su incerte scialuppe di servizio a vela o a remi, esposte al vento e agli spruzzi.

Bandiera di assenza del proprietario: è una bandiera quadra azzurra e sostituisce quella del proprietario.

Bandiera del pasto del proprietario: bandiera quadra bianca e sostituisce quella del proprietario.

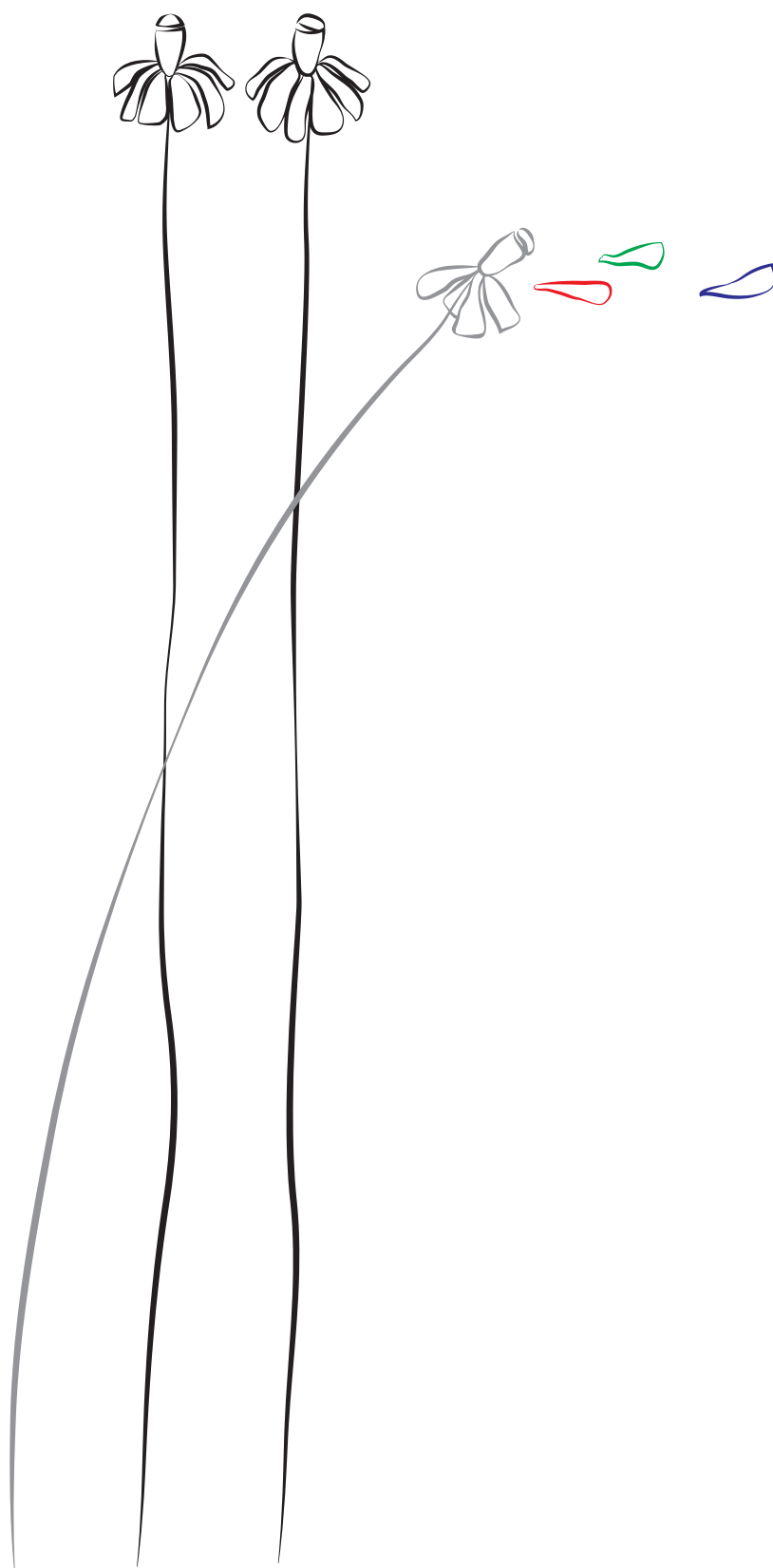
Bandiera di ospite a bordo: bandiera quadra azzurra con diagonale bianca. Indica che il proprietario è assente, ma in sua vece vi sono ospiti a bordo".

Altra precisazione, fornita questa volta da Fabrizio Coccia (Bolina): sotto la bandiera di cortesia della nazione ospitante va issata, sulla crocetta di destra e quando si arriva in porto, la lettera Q (bandiera gialla) a indicare richiesta di "libera pratica" ovvero il permesso di sbarcare.



# GRIGIOMEDIO

fotografia grafica stampa

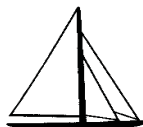


progettazione stampati  
banner intaglio adesivi  
stampa digitale in/out  
volantini pieghevoli  
manifesti locandine  
immagine coordinata  
espositori pubblicitari  
servizi fotografici



cervignano del friuli\_largo g. oberdan 2\_0431 31288

[www.grigiomedio.it](http://www.grigiomedio.it) [info@grigiomedio.it](mailto:info@grigiomedio.it)



DARSENA SAN MARCO SRL  
LOC. TESTATA MOSCONI - 34073 GRADO  
TEL. 0431/81548 FAX 0431/877774  
MAIL INFO@DARSENASANMARCO.IT SITO  
WWW.DARSENASANMARCO.IT



## OFFERTA PER RIMESSAGGIO INVERNALE 2011/2012

**L'OFFERTA COMPRENDE:  
ALAGGIO, LAVAGGIO SCAFO, INVASATURA, VARO  
E SOSTA A TERRA DAL 01/10/2011 AL 30/04/2012**

LAVORI IN PROPRIO <sup>(1)</sup>		
LUNGHEZZA F.T. FINO	PREZZO €	PREZZO € con iva
7 MT	560,00	<b>672,00</b>
8 MT	625,00	<b>750,00</b>
9 MT	705,00	<b>846,00</b>
10 MT	831,00	<b>998,00</b>
11 MT	915,00	<b>1.098,00</b>
12 MT	1.075,00	<b>1.290,00</b>
13 MT	1.254,00	<b>1.505,00</b>
14 MT	1.415,00	<b>1.698,00</b>
15 MT	1.495,00	<b>1.794,00</b>

LAVORI AFFIDATI AL CANTIERE <sup>(2)</sup>		
LUNGHEZZA F.T. FINO	PREZZO €	PREZZO € con iva
7 MT	420,83	<b>505,00</b>
8 MT	482,50	<b>579,00</b>
9 MT	546,66	<b>656,00</b>
10 MT	639,17	<b>767,00</b>
11 MT	749,17	<b>899,00</b>
12 MT	868,33	<b>1.042,00</b>
13 MT	993,33	<b>1.192,00</b>
14 MT	1.100,00	<b>1.320,00</b>
15 MT	1.260,83	<b>1.513,00</b>

<sup>(1)</sup> I lavori all'imbarcazione possono essere eseguiti solo dal proprietario della stessa.

<sup>(2)</sup> I prezzi dell'antivegetativa sono esclusi e verranno applicati quelli in vigore da listino 2012

NON CUMULABILE CON ALTRE OFFERTE O PROMOZIONI

**PRENOTA SUBITO IL TUO POSTO !!**

**Tel. 0431/81548**

**Sito [www.darsensanmarco.it](http://www.darsensanmarco.it)**

**Email [info@darsenasanmarco.it](mailto:info@darsenasanmarco.it)**





DARSENA RIMESSAGGIO LARGHEZZA 6 m  
GRU CAVALLETTO PORTATA 40 TONN  
PRODUZIONE IMBARCAZIONI A VELA IN VETRORESINA  
2 CAPANNONI DI 2000 mq.  
RIMESSAGGIO SCOPERTO PER 150 IMBARCAZIONI  
PRESSATURA SARTIE FINO A 12 mm  
PIATTAFORMA PER CONTROLLO ALBERI  
ORMEGGI FINO A 14 m



## CANTIERE NAUTICO CADEI



Monfalcone (GO)  
Via Consiglio d'Europa, 56  
Tel. 0481.414208  
[info@cadei.it](mailto:info@cadei.it)  
[www.cadei.it](http://www.cadei.it)