

Indice

L'affascinante mondo delle bandiere	8
Storia delle bandiere della Marina italiana	11
Nascita ed evoluzione della bandiera di navigazione	11
Regno d'Italia (1861-1946)	13
Repubblica italiana	23
Tipologie di bandiere navali	26
Tappe delle segnalazioni con le bandiere	33
Il Codice internazionale dei Segnali, oggi	54
Note sul codice	56
Come rispondere ai segnali	58
Come terminare una comunicazione	58
Uso delle ripetitrici	58
Nota	60
Le bandiere nel diporto nautico	73
Regole generali in ambito marittimo	73
Materiali, forme e dimensioni delle bandiere	74
Parti di una bandiera	79
Dimensioni delle bandiere	79
Note di ottica	81
Consuetudini nel diporto nautico: l'etichetta navale	83
Posizionamento	84
Bandiera nazionale	84
Guidone sociale	87
Bandiera di cortesia	89
Bandiera del proprietario	90
Distintivo di regata	90
Saluto con la bandiera	90

Note di arte marinaresca sulle bandiere	94
Galà di bandiere o Gran Pavese	96
Bandiere nelle regate	121
Tipologie di segnalazioni	122
Segnali preparatori alla partenza	123
Segnali preparatori (5 possibilità)	125
Segnali di differimento	130
Segnali di riduzione di un percorso o interruzione di una prova	132
Modifica di un lato del percorso di regata	134
Altri segnali	136
Segnali del Comitato di regata (Cdr)	137
Glossario dei termini usati nel testo	139
Bibliografia	143



Vessillo della
Repubblica
Cispadana, 1797.

Storia delle bandiere della Marina italiana

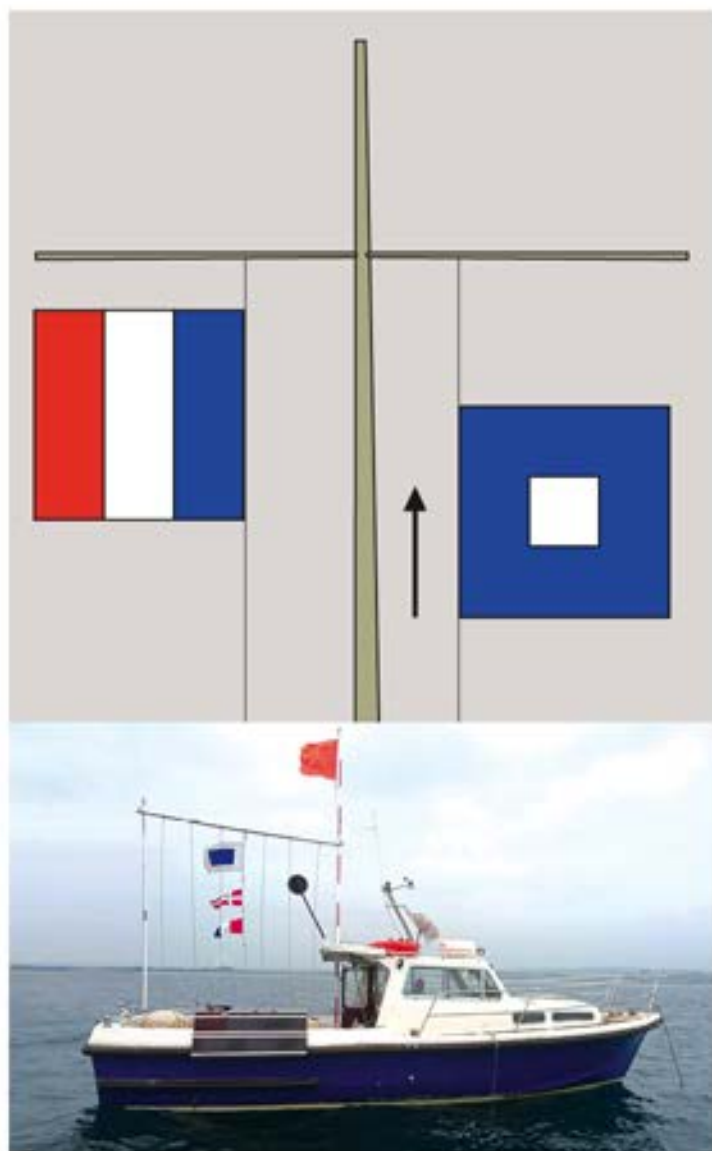
Nascita ed evoluzione della bandiera di navigazione

Nell'Italia preunitaria, il Regno delle Due Sicilie, lo Stato pontificio, il Granducato di Toscana e il Regno di Sardegna disponevano di bandiere di Stato e di apposite bandiere per la propria Marina.

Convenzionalmente il tricolore ha origine all'inizio del 1797 quando, nel Congresso di Reggio Emilia della neo Repubblica Cispadana, tenutosi a seguito della sconfitta dell'esercito austriaco a opera dell'esercito d'Italia guidato dal generale francese Napoleone Bonaparte, venne approvato un vessillo a bande orizzontali verde, bianco e rosso. Vi sono studiosi che ne fanno risalire l'origine alla coccarda indossata dagli studenti bolognesi nei moti del 1794, a emulazione di quella della Rivoluzione francese di cinque anni prima, con l'unica differenza del verde al posto del blu.

Dopo la sconfitta di Napoleone e il Congresso di Vienna, nel 1815 Vittorio Emanuele I di Savoia (1759-1824), re di Sardegna¹, riacquistò il possesso dei cosiddetti 'Stati sardi di terraferma' con l'aggiunta di quelli dell'ex Repubblica di Genova, nel cui porto trasferì la sede della Marina sarda con il vantaggio di disporre dell'arsenale, della darsena e dei cantieri navali da cui nasceranno nei quattro anni successivi le prime unità del nuovo regno, tra cui tre fregate, una corvetta e due brigantini. L'anno dopo, nel 1816, la Marina sarda venne dotata di una nuova bandiera, azzurra come la precedente, ma con un diverso disegno nel cantone costituito dalla croce bianca di Savoia su campo rosso con sovrapposta una croce rossa a sua volta caricata da una terza croce scorcata, la croce di Genova. Completava il tutto una piccola corona sull'ultima croce. La bandiera della Marina mercantile era identica ma priva della corona.

¹ Il Regno di Sardegna, creato nel diciottesimo secolo, passò alla dinastia dei Savoia nel 1720. Nel 1847 Carlo Alberto, re dal 1832, riunì sotto l'unico Regno di Sardegna i vari territori posseduti sul continente.



Bandiere nelle regate

Il criterio in una regata velica è quello di far partecipare le imbarcazioni secondo classi di barche simili tra loro, con l'obiettivo di far emergere le capacità degli equipaggi.

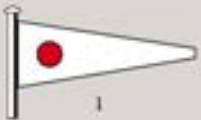

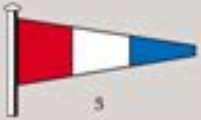











Ci sono vari tipi di classi da regata, suddivise per tipo, caratteristiche e dimensioni:

- Classi 'monotipo' con scafi, alberi e vele identici, di solito realizzati con stampi approvati dalle associazioni di classe o su misure fisse a disegno.
- Classi a 'restrizione' le cui dimensioni sono vincolate in campi prestabiliti di misure molto ristrette.
- Classi 'a formula' le cui misure principali sono raccolte in una formula matematica, che deve dare come risultato un numero fisso, di solito identificativo della classe stessa (per esempio 5,50 metri, 6 metri, 8 metri ecc.).
- Classi di 'altura': sono tutti gli yacht che svolgono questa specifica attività di regata e che hanno dimensioni e caratteristiche diverse, regolate tra loro da un calcolo che ne garantisce la parità di rendimento mediante l'assegnazione di 'compensi' (*rating*) nei tempi, che tengono conto delle dimensioni.































Una regata velica si disputa secondo una regolamentazione unica, la più diffusa nel mondo è l'RRs (Racing Rules of Sailing), il Regolamento di regata internazionale emesso e aggiornato dall'organizzazione World Sailing (Ws), che governa lo sport velico nel mondo, nota prima del 2015 come Isaf (International Sailing Federation), comprendente a oggi 130 nazioni affiliate.

Una regata è svolta da un'apposita struttura i cui requisiti tecnico/logistici, oltre che dalla Ws, sono seguiti da una autorità nazionale sportiva (per l'Italia la Fiv, Federazione italiana Vela). Tale organismo

FENNELLI E GUIDONI DEL TERZO CODICE INTERNAZIONALE, 1930

 1	 2	
 3	 4	
 5	 6	
 7	 8	
 9	 0	
 1ª RIPETTRICE	 2ª RIPETTRICE	 3ª RIPETTRICE
 INTELLIGENZA		

SEMAFORICA MANUALE DEL TERZO CODICE INTERNAZIONALE, 1930

 A-1	 B-2	 C-3	 D-4	 E-5
 F-6	 G-7	 H-8	 I-9	 J-0
 K	 L	 M	 N	 O
 P	 Q	 R	 S	 T
 U	 V	 W	 X	 Y
 Z	 NUMERI	 ATTENZIONE	 ANNULLO	 FINE

“Sarà cura dell'ufficiale di guardia di ogni yacht in porto di alzare contemporaneamente guidone e bandiera o pavese, al primo tocco di campana che batte le ore otto del mattino; come pure sarà sua cura di ammainare guidone e bandiera o pavese, al tramonto del sole. Trovandosi in porto una nave da guerra, tale manovra sarà fatta nell'istante preciso in cui viene eseguita a bordo di detta nave. In assenza di navi da guerra, il segnale di tale manovra verrà dato dallo yacht che batte guidone di grado maggiore. Alzando la bandiera alle otto del mattino e ammainandola al tramonto, le persone che trovansi in coperta devono salutare togliendosi il berretto. I marinai salutano portando la mano destra al berretto”.

Tale modalità d'uso si trova ancora oggi nelle pubblicazioni di alcuni circoli nonché nella pubblicazione *Consuetudini navali ad uso del diporto nautico* del 2011 a cura dell'Istituto idrografico della Marina. Riteniamo che se da una parte è importante fornire un'idea delle norme d'etichetta praticate nel passato, che potrebbero oggi essere applicate solo su alcune navi da diporto, dall'altra è doveroso illustrare in maniera chiara le poche norme fondamentali per il corretto uso delle bandiere.

Posizionamento

La prima regola è quella che non si deve alzare più di una bandiera sulla medesima drizza, a esclusione delle bandiere del Codice internazionale e del distintivo di regata.

Bandiera nazionale

All'ormeggio

Qualunque imbarcazione, a vela o a motore, all'ormeggio in porto o all'ancora, espone la bandiera di Stato (per l'Italia la bandiera della Marina mercantile) prioritariamente su un'asta inclinata situata all'estremità poppiera del ponte o al di sopra del coronamento e giacente nel piano diametrale ovvero sul lato destro della poppa se la posizione centrale è occupata da una eventuale attrezzatura. Su yacht tradizionali con boma sporgente dalla poppa è possibile assicurare la bandiera alla varea del boma.

Nel porto la bandiera nazionale andrebbe alzata alle 8.00 e ammainata al tramonto e andrebbe tolta (come tutte le altre bandiere, a esclusione del guidone sociale) in assenza di equipaggio.



In alto: la bandiera nazionale sulle imbarcazioni a motore all'ormeggio in porto o all'ancora va esposta a poppa

analogamente alle navi mercantili. Al centro e in basso: unità a motore tipo flybridge. La bandiera nazionale è a sinistra,

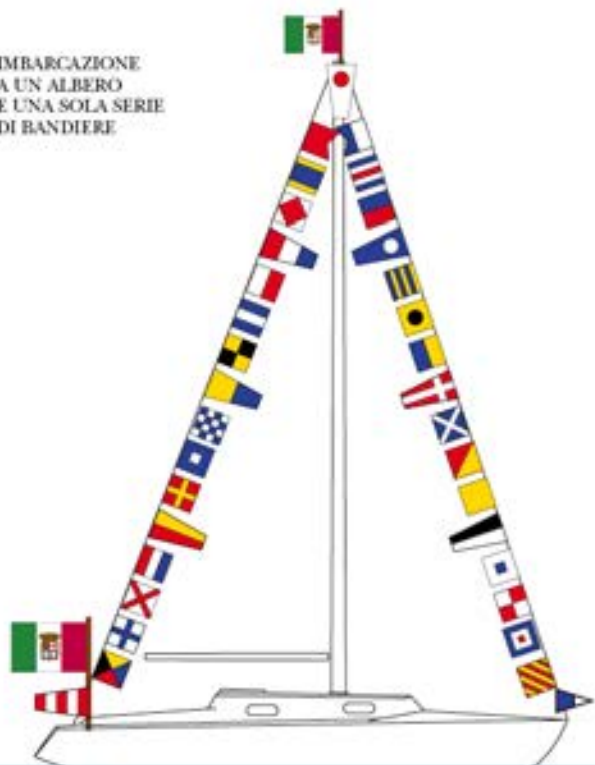
quella di cortesia a dritta. Si noti la presenza del pallone di fonda (black ball) in conformità alla regola 30 del Colreg.



Galà di bandiere o Gran Pavese

Noto oggi con l'espressione meno corretta di Gran Pavese, è un metodo di decorazione di una nave mediante bandiere del Codice internazionale dei Segnali collegate tra loro e disposte su una lunga fila che dall'estrema prua va all'estrema poppa, passando per la testa d'albero o per le teste degli alberi. Il galà si alza in occasione di feste nazionali o locali, di particolari avvenimenti quali il varo di una nave o una imbarcazione, per vittorie nazionali di un circolo o per altre solennità. Non obbligatorio per navi mercantili e per imbarcazioni da diporto, segue precise regole in Marina militare.

IMBARCAZIONE
A UN ALBERO
E UNA SOLA SERIE
DI BANDIERE



La disposizione delle bandiere segue, nella nostra Marina, una successione che non è necessariamente la stessa in uso presso altre Marine.

Per una nave/imbarcazione a un albero:

- Con una sola serie di bandiere, in testa d'albero si espone il pennello numerico n. 1 a cui seguono verso prora la lettera A e verso

IMBARCAZIONE
A UN ALBERO
E DUE SERIE
DI BANDIERE

