Newsletter assonautica

Associazione nazionale per la nautica da diporto - Sezione provinciale di Ancona

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abb. postale - 70% - DCB Ancona

TRENTENNALE

CONERISSIMO

NAVIGAZIONE A MOTORE CON CATTIVO TEMPO

1974 - 2004
assonautica
Associazione nazionale per la nautica da diporto
Sezione provinciale di Ancona
30 anni per la nautica

YAMAHA

nautiService
cagnoni

Vendita: barche motori accessori
Officina: assistenza - riparazione motori F.B. - E.F.B.
Rimessaggio: a terra **Posti:** barca in mare

Ancona Porto Turistico Marina Dorica
071200375

TENDE Tendenze

- *Tende da sole e per interni*
- *Tessuti d'arredamento*
- *Ombrelloni da giardino e per ambulanti*
- *Rivenditore Pergotenda*
- *Arredamenti da giardino*

Via dell'Industria, 11
Zona Palombare
60127 ANCONA
Tel. 071.894089-82677
Fax 071.82677
www.tendetendenze.it

PERGOTENDA

Trent'anni della nostra storia

di Gianfranco Iacobone

Presidente

Solo un saluto breve, anche perché il nostro periodico si amplia con questo numero a venti pagine, ma le cose da dire sono ancora di più, e voglio lasciare spazio. L'11 luglio del 1974 fu fondata la nostra Assonautica della Provincia di Ancona, appena due anni dopo la fondazione dell'Assonautica Nazionale, e quarta in ordine di tempo a nascere in Italia. Vogliamo ripercorrere, nel fascicolo che trovate allegato, questa lunga strada e ricordare le persone che hanno contribuito ad essa. Entrambe, le cose fatte e le persone, costituiscono il nostro patrimonio che presentiamo ai Soci di ieri, che lo conoscono, e soprattutto a quelli di oggi. L'appuntamento con tutti voi è per le iniziative che abbiamo preparato per festeggiare insieme, e che trovate illustrate in questo periodico. Buon anniversario a tutti.

Il vecchio pontile nord, prima base a mare dell'Assonautica di Ancona.

Aspettiamo una vostra foto per il prossimo n° del giornale

WWW.ASSONAUTICA.AN.IT

Navigare nel circolo virtuale

Solo un gruppo ristretto di soci visita regolarmente il nostro sito, ed è un peccato. Le statistiche del sito dicono che in media 20 di voi entrano in un giorno, con punte di 80 e più contatti dopo le regate, quando tutti vogliono leggere i risultati. Non è poco, ma sarebbe bello se tutti quelli che "navigano" prendessero l'abitudine di andare a dare un'occhiata, come si fa quando si passa davanti alla sede nautica e si entra per sentire cosa c'è di nuovo (altra cosa molto simpatica, che sempre più soci hanno preso l'abitudine di fare). Un sito è utile se è aggiornato: si vedono siti anche importanti che stanno fermi per mesi. Il nostro non è così: le cose che succedono vengono riportate in tempo quasi reale. Una cosa simpatica è successa quando il povero Furia è stato rimproverato con molte telefonate perché la mattina dopo la Regata di Natale ancora non c'erano le classifiche (perché non gliele avevamo ancora date). Bene, un sito deve essere questo, e faremo in modo che le cose compaiano un'ora dopo che sono accadute. Per chi non lo frequenta abitualmente, ricordiamo che il sito è fatto ormai di moltissime pagine: da una **presentazione** dell'Associazione e degli organi direttivi (con l'e-mail di tutti i dirigenti) ad un archivio dei **verbali** di tutte le riunioni di Direttivo degli ultimi tre anni, ad un collegamento **meteo** con l'aeroporto di Falconara, a **mini-corsi on line** come quello sulle regole di regata e quello sui nodi, all'archivio di tutte le nostre **regate** degli ultimi tre anni e sulle gare di **pesca**, ai programmi dei **corsi** che stanno per iniziare, alla versione integrale in PDF del nostro **periodico** da tutto il 2003 in poi, ad un **mercatino** dove si trovano inserzioni per compravendite di barche e per ricerca/offerta di imbarchi, ai **link** con tutti i siti che possono interessare il diportista, alla rubrica **notizie** su tutto quello che c'è di nuovo nel Circolo, su quello che stiamo facendo, sulle **convenzioni** commerciali per i soci. Non vi resta che navigare, qualcosa di buono troverete sempre. E dato che siamo in tema, non dimenticate di darci il vostro indirizzo **e-mail**: basta un'e-mail, appunto. Ci servirà per tenervi informati in tempo reale su tutto quello che succede.

Newsletter assonautica *questo periodico lo potete sfogliare anche su Internet all'interno del nostro sito*

n° 19

Notizie Flash	**2**
Iniziative appena concluse	**5**
Le prossime iniziative	**7**
Il punto sul porto	**11**
Navigazione a motore con cattivo tempo	**12**
Novità della nostra biblioteca del mare	**15**
Una sera a San Marco	**17**

Assonautica Provinciale di Ancona

Sede legale:
60124 Ancona, Piazza XXIV Maggio n. 1,
tel. 071/58.98.283

Base nautica e segreteria:
60125 Ancona, via E. Mattei n. 42,
tel. e fax 071/20.74.731 - cell. 340/1422005

Newsletter assonautica

Editore: FRUITS S.r.l.
Periodicità: trimestrale
Aut. Tribunale n. 8 del 25/2/1985
Direttore responsabile:
Giovanni Maggi
Redazione
R. Furia, G. Iacobone, C. Polacco
Amministrazione pubblicità:
Segreteria Assonautica
info@assonautica.an.it
Luogo e data pubblicazione:
Ancona, aprile 2004
Impaginazione e stampa:
Aniballi Grafiche srl (An)
Stampato in 800 copie

Notizie Flash

> Rimborso della tassa di stazionamento

Come già scritto nello scorso numero, chi ha pagato lo scorso maggio la tassa di stazionamento, poi abolita, non può al momento ottenere il rimborso. Abbiamo interessato l'Assonautica Nazionale, la quale ci comunica che, d'intesa con l'UCINA (l'Associazione della aziende produttrici del settore nautico), si sta attivando perché il Testo Unico della Nautica, che conterrà le norme attuative della nuova legge sul diporto e sul quale l'Assonautica è stata invitata in Commissione, contenga una norma specifica su questi rimborsi. La via legislativa è infatti, nell'opinione degli esperti, l'unica praticabile al riguardo. Quindi al momento consigliamo di non procedere con i ricorsi e attendere la legge.

> Navigazione oltre le 12 miglia

Ad un nostro specifico quesito in merito alla possibilità di navigare oltre le 12 miglia per le imbarcazioni non immatricolate ma di classe di progettazione A e B della CE, la Guardia Costiera di Ancona ci ha risposto ufficialmente che dal punto di vista costruttivo tali barche possono navigare senza limiti, ma per il Diritto Internazionale si troverebbero, fuori delle acque territoriali, a non poter dichiarare la propria nazionalità, non essendo dotate di bandiera di appartenenza. Quindi di fatto, per le nostre Autorità, queste imbarcazioni non possono navigare in acque internazionali.

> Zattere, nuova normativa

Non pochi problemi per i diportisti, e costi non trascurabili per adeguarsi alla nuova normativa sulle zattere. Il beneficio della abolizione della tassa di stazionamento viene in pratica del tutto "mangiato" da questo nuovo costo. La zattera è senza dubbio un'importante presidio di sicurezza, ma questo regime di controlli ravvicinati, unito al monopolio di fatto che ogni Casa produttrice ha delle proprie revisioni, potrebbe far venire… cattivi pensieri. Noi diportisti possiamo difenderci solo trattando, uniti, le migliori condizioni possibili tra i diversi Operatori, ed è quello che come Assonautica faremo per i nostri soci.

Ma chiariamo i termini della questione, che costituisce uno dei temi della giornata della "Sicurezza in mare" del 24 aprile, con le parole stesse della Sig.ra Annalisa Gambini, esperta della "Mauro S.r.L.":

Il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n° 219 del 12/08/02 sulle zattere di salvataggio per la navigazione da diporto, impone l'utilizzo di un tipo di zattera conforme alla normativa "ISO 9650" e regolamenta la revisione di tali dotazioni, che deve essere effettuata esclusivamente a cura della casa costruttrice. Ogni fabbricante autorizzerà dei centri di raccolta qualificati. Le zattere conformi alla vecchia normativa che dallo scorso ottobre (2003) non possono più essere commercializzate, possono essere imbarcate ma vanno sottoposte a revisione speciale in occasione della prima visita e comunque non oltre il 17/10/2004. La nuova normativa prevede quanto segue:

"Le zattere di salvataggio conformi al vecchio D.M. 77 continueranno a poter essere imbarcate (fino a quando se ne renda necessaria la sostituzione per anzianità del prodotto) ma dovranno subire una visita di collaudo speciale al massimo entro due anni dalla entrata in vigore del DM 12/08/02 n° 219, cioè entro il 17/10/04. Successivamente avranno validità biennale, con cadenza del tipo di revisione come regolamentato dal nuovo Decreto". Tutte le zattere di salvataggio, sia quelle conformi al vecchio DM 77 che abbiano già subito revisione speciale, che le nuove zattere ISO 9650, dovranno essere revisionate con cadenza biennale.

Tali controlli periodici avranno specificità diverse in relazione dell'anzianità della zattera; al secondo anno dal confezionamento il controllo è di tipo ordinario, al quarto anno straordinario e al sesto anno speciale. La zattera a norma ISO 9650 differisce dalla precedente per caratteristiche tecniche e dotazioni: sono state introdotte le sacche di zavorra liquida per aumentarne la stabilità ed impedirne la deriva, fondo gonfiabile e a isolamento termico.

Alle dotazioni sono stati aggiunti i catarifrangenti sulla

tenda, luce ad attivazione automatica, fascicolo di controllo, kit pesca, eliografo, coperte termiche, fuochi a paracadute e a mano, tabella segnali, pastiglie anti-nausea, razione viveri.
Quindi bisogna controllare che la propria zattera, se di vecchio tipo, abbia subito la revisione speciale che la abilita ancora all'uso; altrimenti bisogna farla entro il 17 ottobre, qualunque sia la data di scadenza riportata. Successivamente la revisione è biennale. Le Case tendono a favorire la permuta con una nuova zattera piuttosto che la revisione speciale: ognuno può valutare la convenienza dell'operazione, anche in base all'età e alle condizioni della propria zattera.
Un'ultima nota: la legge prescrive una zattera "per tutte le persone a bordo", non per la portata teorica dell'imbarcazione. Quindi se la propria barca ha una portata di 10 persone ma abitualmente si esce con 6-8 persone (e soprattutto si va oltre le 12 miglia, in crociera, in 6 persone) non è necessario tenere una zattera da 10, più pesante e costosa.

> Nuovo orario della segreteria

Dal momento che la gestione dell'Associazione e delle varie iniziative è diventata negli ultimi anni sempre più complessa, il Direttivo ha deciso una piccola modifica del funzionamento della segreteria, per la quale chiediamo la collaborazione di tutti i Soci: dalle 15 alle 17 l'ufficio è chiuso sia ai Soci che al pubblico, e non si risponde nemmeno al telefono (metteremo una segreteria telefonica, oltre al fax). Durante questa fascia oraria si può entrare in sede, ma l'ufficio è chiuso. Dalle 17 alle 20 tutto come prima, e il sabato apertura completa dalle 15 alle 20.
Chiediamo ai Soci di rispettare questi orari, che sono indispensabili per garantire le attività senza dover ricorrere, come ora accade, a ingiustificati prolungamenti di orario ed a lavoro straordinario.

EMPORIO NAUTICO VENTURINI

Oggettistica Marinara
Arredi in Stile Marino
Modelli Navali
Antiquariato di Marina
Sestanti
Libri e Carte Nautiche

Viale V. Veneto, 84-86 - 62012 Civitanova Marche (MC) - Tel. 0733.811189 - Fax. 0733.785996
www.ottante.it www.venturini.com

Banca delle Marche

> **Assemblea Ordinaria il 28 maggio**

Comunichiamo che l'Assemblea Ordinaria, che tra le altre cose dovrà esaminare il bilancio consuntivo 2003, si terrà venerdì 28 maggio 2004 alle ore 21 presso la sala dell'Autorità Portuale. Verrà inviata comunque apposita convocazione. Ricordiamo a chi non fosse ancora in regola con il tesseramento che il pagamento della quota sociale è condizione per partecipare al voto, oltre che obbligo per i titolari di posto barca, co-titolari e affittuari.

> **Approvato il piano del porto**

Il Consiglio comunale ha approvato il Piano di sviluppo del porto, che ora passa alla fase conclusiva delle osservazioni prima dell'adozione finale. Si tratta di un passaggio storico, che segna la trasformazione dello scalo dorico. Sostanziali le novità che il piano introduce: una maggiore integrazione tra la città e il porto, con una passeggiata dalla Mole all'arco di Traiano; la separazione tra traghetti passeggeri (nel porto storico) e merci (banchine sud), e soprattutto, per quanto interessa i diportisti, l'ampliamento del porto turistico con la seconda darsena.

> **Rinnovo cariche in Stamura e Lega Navale**

La Stamura e la Lega hanno di recente eletto i nuovi Direttivi; alla Stamura l'Ing. Giulio Viezzoli succede al Dr. Stefano Baccega alla Presidenza. Alla Lega il Dr. Stefano Polonara prende il posto dell'Ing. Roberto Romagnoli. Un caldo augurio di buon lavoro da parte nostra ai nuovi Dirigenti.

Quiz del trentennale

Guardate attentamente la foto che fa da sfondo alla copertina dell'allegato sul trentennale: siamo in Adriatico, è un'alba o un tramonto? La risposta nel numero di settembre... e attenti al trucco.

Banca Intesa

I nostri Gestori Clienti presso la Filiale di Ancona, Sig.ra Manuela Sampaoli (tel. 071/22.94.233) e Sig. Paolo Mugneco (tel. 071/22.94.263), sono a Vostra disposizione per illustrarVi i dettagli e le condizioni riservate ai Sigg.ri Soci dell'ASSONAUTICA di Ancona.

Intesa LEASING

INIZIATIVE APPENA CONCLUSE

Corsi di vela

Felicemente conclusi i due corsi di primavera. Prima quello di perfezionamento, collocato a febbraio in quanto riservato a "lupetti di mare", ha consentito ai partecipanti di sperimentare condizioni di vento e di mare anche molto impegnative. La nostra maggiore soddisfazione infatti è stata l'osservazione, da parte di qualche partecipante più esperto e già proprietario di barca, che condizioni simili non le aveva ancora prese: infatti non sono pochi quelli che vengono da noi, già con una certa esperienza, per mettere a punto la propria tecnica assistiti da chi ha già fatto tante miglia, e approfittando della sicurezza che un buon equipaggio e la navigazione in flottiglia può dare. Il corso di iniziazione, in marzo e aprile, si è tenuto con tempo più clemente, anche se le condizioni impegnative non sono mancate, consentendo così di svolgere tutto il programma. Così si è concluso il programma del primo semestre 2004: un totale di 24 allievi, nuove amicizie, il gruppo degli Istruttori ben compatto e motivato, che non si tira indietro davanti alle condizioni più impegnative. Ora i nuovi velisti sono attesi sulle nostre barche, a cominciare dalla regata di Primavera e il Conerissimo.

Perfezionamento su "Nina".

Perfezionamento su "Endy".

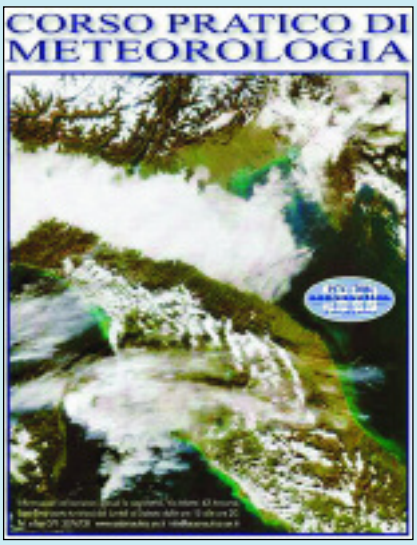
Corso meteo e Giornata sulla sicurezza in mare

Sono in corso mentre andiamo in stampa queste due iniziative: il corso meteo, che inizia il 30 aprile e termina il 4 giugno lo abbiamo già presentato nel numero scorso; ha una impostazione pratica e speriamo incontri il gradimento dei diportisti. Il pomeriggio dedicato alla sicurezza (sabato 24 aprile) invece è una novità: al posto della esercitazione un po' "spettacolare" degli anni scorsi, è un seminario di approfondimento su cinque temi affidati ad altrettanti specialisti:

- Principi generali di sicurezza, attivazione allarme Guardia Costiera, Epirb
- Zattere: nuova normativa, contenuto, attivazione
- Razzi, fumogeni e fuochi a mano: tipi, sistemi di attivazione, corretto utilizzo
- Incendio: prevenzione, tecniche di spegnimento, tipi di estintori
- Emergenza sanitaria e tattiche di sopravvivenza in mare: cenni generali

L'atmosfera più rilassata del corso di iniziazione su "Morgana".

Il numero dei partecipanti è per ragioni di spazio limitato, ma riteniamo che valesse la pena cambiare formula e dedicarsi con maggiore attenzione ad un tema delicato come quello della sicurezza.



Patentati in festa

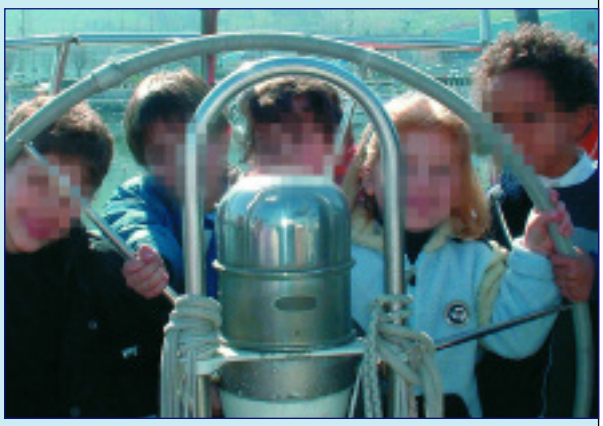
Il 22° corso per le patenti nautiche si è concluso con ottimi risultati: diciotto promossi, tutti con titolo oltre le 12 miglia e solo sei "rimandati". Hanno festeggiato allegramente la fine del corso, un po' per l'allentamento della tensione da esame che, diciamo la verità, fa ritornare anche i più smaliziati alle emozioni del periodo scolastico, un po' perché hanno terminato questa specie di servizio di leva che vede gli allievi costantemente strigliati e strapazzati dal nostro Cap. Pasqualini. Il "metodo Pasqualini" infatti, derivato direttamente dal profondo delle Sale Macchine delle navi di linea, prevede un rude addestramento che però, dato il cuore buono che il Nostro non riesce a nascondere, alla fine cementa il gruppo in un cameratismo e un'amicizia che rimane anche dopo il corso. Con stili diversi, molto valido anche il resto del gruppo docente, che è in parte ritratto in una delle foto e che costituisce il patrimonio della nostra Scuola.

I quattro Capitani.

Il meritato relax.

Iniziative "educamare"

Non tutte a buon fine le iniziative riservate ai giovani in età scolastica. Abbiamo superato con "coraggio e dignità" l'invasione di oltre quaranta bambini della materna che, ben controllati dalle maestre, sono venuti a visitare il porto turistico e le barche mostrandosi, come ovvio, curiosissimi ed entusiasti di tutto: un vero piacere starli a guardare.
Invece una mini-crociera scuola di due giorni a Numana per gli Scout Nautici non si è potuta fare per il maltempo della settimana di Pasqua: tre barche erano pronte a partire, ma all'ultimo momento abbiamo dovuto dare uno stop per motivi di sicurezza.
Però l'iniziativa potrà essere ripresa tra qualche settimana.
Purtroppo nulla da fare per la crociera-scuola degli allievi del Nautico: dovevano essere prese in affitto quattro barche in Croazia, e noi avremmo fornito gratuitamente gli skipper-istruttori. L'impegno economico e organizzativo per gli studenti deve essere risultato troppo gravoso, e questa bella iniziativa (nella quale avevamo solo un ruolo di supporto) non si è potuta tenere.



I piccoli timonieri.

LE PROSSIME INIZIATIVE

Il trentennale

Il Direttivo ha messo in cantiere, con un notevole sforzo organizzativo, una serie di iniziative per dare rilievo a questa nostra ricorrenza dei trenta anni dalla fondazione. Oltre alla piccola **monografia** che trovate allegata, la cosa più importante è il **Convegno** sui porti turistici; la sera del convegno si terrà una **cena** di celebrazione ufficiale del trentennale, alla quale abbiamo invitato il Presidente Nazionale, i rappresentanti delle Assonautiche delle Marche, i Fondatori ed ex Presidenti, e molti altri Ospiti importanti: i Soci che hanno piacere di partecipare a questa cena debbono comunicarlo alla Segreteria entro la fine di maggio.
Invece sabato 3 luglio faremo una **festa** più "confidenziale" sui piazzali di Marina Dorica, con cena (frugale) e intrattenimento musicale, per tutti i Soci ed anche ospiti di altri Circoli che vorranno partecipare: l'iniziativa è in corso di organizzazione, ma anticipiamo che per i Soci la serata sarà gratuita o quasi, a condizione di ritirare in anticipo un coupon fino al numero massimo di partecipanti non paganti previsto (riteniamo 150). Non essendo possibile al momento essere più precisi, invitiamo i Soci a tenersi informati nelle due settimane che precedono la serata. Questa festa dovrebbe essere arricchita dal piccolo raduno delle barche tradizionali, che stiamo organizzando. Infine abbiamo preparato una serie di **oggetti-ricordo**, due gratuiti (un portachiavi e un oggetto utile da tenere in barca), ed un bel crest al prezzo speciale di 15 euro: gli oggetti saranno disponibili in giugno.

Ed ecco maggiori dettagli sul Convegno:
Esso si tiene nella prestigiosa sede della Loggia dei Mercanti, messa gratuitamente a disposizione dalla Camera di Commercio, che patrocina e sostiene l'iniziativa. La sala, che risale al '400, è stata di recente restaurata e riaperta al pubblico. Fino a pochi decenni fa è stata la sede della borsa-merci del porto, e quindi cuore del sistema mercantile anconetano, che gravitava intorno ai traffici marittimi. Una bella monografia, presente anche nella nostra biblioteca, illustra la storia e i pregi artistici dell'edificio.

Il Convegno parte da una forte esigenza di richiamare l'attenzione sul problema delle infrastrutture dedicate al diporto nautico nella nostra Provincia e, per necessaria interdipendenza, nella nostra Regione. Se il diporto nautico costituisce, come attestato dai dati statistici, una realtà di grande interesse sul piano economico ed occupazionale (produzione di imbarcazioni ed accessori, manutenzioni, stazionamento, turismo collegato alla nautica ecc), è altrettanto vero che la carenza di porti turistici e di semplici approdi attrezzati ha frenato lo sviluppo di questo settore, che presenterebbe altrimenti grandi capacità di espansione.
La situazione della Provincia di Ancona, ad esempio, vede una recentissima realtà di grande eccellenza, Marina Dorica di Ancona, alla realizzazione della quale la Camera di Commercio e l'Assonautica hanno dato un contributo di primaria importanza; ma vede altre due realtà, Numana e Senigallia, del tutto inadeguate alla vocazione turistica di queste aree. Le altre portualità regionali presentano più ombre che luci, e ciò si riflette negativamente anche sulla nostra Provincia. Per queste ragioni, anche su sollecitazione del nostro Presidente Nazionale e di alcuni esponenti delle categorie produttive, abbiamo ritenuto utile offrire alla comunità locale questa opportunità, che vediamo non come una occasione rituale, ma come una occasione anzitutto di mostrare agli organi di informazione quanto di buono è stato già realizzato, e i programmi di sviluppo, i punti di carenza e gli ostacoli che si frappongono alla soluzione dei problemi dei porti turistici, nella speranza di trovare attenzione anche presso il Governo regionale.
Questo convegno non dovrebbe rimanere un episodio isolato; è nostra intenzione, con cadenza annuale, tornare sui temi del diporto nautico, quali la cantieristica maggiore (in grande sviluppo nella Provincia), quella minore e le attività artigiane dedicate alla nautica, il turismo nautico, la dinamica di crescita della domanda nautica.
È previsto che il materiale raccolto nel Convegno non vada disperso, ma pubblicato in una monografia da mettere a disposizione di tutte le Categorie interessate; a tal fine abbiamo già richiesto, unitamente al patrocinio, un sostegno

finanziario "ad hoc" alla Regione Marche. Il convegno si terrà **giovedì 24 giugno** dalle ore 15 alle 19,30, e sarà preceduto da una conferenza-stampa. Il titolo è "**PORTI TURISTICI NELLE MARCHE - realtà, prospettive ed esigenze della nautica regionale**" e il programma, ancora provvisorio, prevede:
- saluto delle Autorità
- relazione introduttiva del Presidente dell'Assonautica Nazionale Dr. G. Pontel sul tema "Il diporto nautico oggi, i porti turistici come elemento di crescita del turismo nautico, impatto sull'economia locale"
- nove brevi relazioni da parte dei Referenti delle realtà portuali regionali, intervallate da una breve pausa-caffè e da qualche minuto di discussione sulle singole relazioni.
- Una relazione conclusiva sulla posizione della Regione Marche (Ing. Occhipinti, Responsabile della Posizione organizzativa Opere Marittime: "Portualità minore e piano dei porti nelle Marche")

Riteniamo che, anche se indirizzato agli Operatori del settore, alle Autorità e alla Stampa, il convegno possa interessare anche molti nostri Soci, che sono quindi invitati a partecipare.

Veleggiata di primavera

Torna la nostra più vecchia manifestazione velica, quest'anno vestita di nuovo. Una premessa: la data è stata posticipata a domenica 23 maggio per richiesta degli amici della Stamura, che hanno dovuto a loro volta anticipare la regata del Sansego al 15-16 maggio per altre esigenze di calendario. E qui una riflessione: questa bella e antica regata del Sansego, l'unica che passa l'Adriatico due volte senza scalo, l'anno scorso ha avuto troppo poche barche. Vogliamo farci un pensiero quest'anno, visto che c'è anche la categoria per sola l.f.t., oltre a quella ORC-IMS? Il bando è nella nostra sede. Tornando alla nostra manifestazione, che prevede una data di riserva a domenica 30 maggio, la novità è che il Comitato Organizzatore (G. Giombi e G. Caraceni, Giuria V. Lacerra) ha esteso il percorso oltre quello classico su triangolo fisso, creando un ulteriore bastone per le barche che vogliono usare lo spinnaker-gennaker. In pratica i concorrenti saranno distinti (anche con numeri di gara diversi) tra "vele bianche", che faranno il triangolo con primo lato per nord e seconda boa a Falconara, per un totale di 10 miglia, e "spinnaker" che, dopo aver fatto lo stesso percorso a vele bianche, farà un bastone tra la linea di arrivo e la boa 1 e ritorno, per un totale di 18 miglia. Questo bastone, qualunque sia la direzione del vento, consentirà almeno un lato con spinnaker, se non entrambi. Così, nelle intenzioni del Comitato, saranno accontentati anche gli equipaggi più "tecnici".
La sera del 23, anche se non si sarà potuta fare la regata, c'è la cena da "Gigetto".

Appuntamento in Adriatico 2004

Torna, per il sedicesimo anno consecutivo, questa importante iniziativa dell'Assonautica Nazionale - Raggruppamento Adriatico. Quest'anno la manifestazione è più ampia e articolata in due fasi: una fase sulla costa croata, da Pola (19 giugno) fino a Lastovo e ritorno (11 luglio); sarà occasione per un importante convegno a Krk sulla cantieristica. La seconda parte, in agosto, percorre la costa italiana da Trieste (1 agosto) a Bari (23 agosto) ed è abbinata ad una serie di regate per monotipi "Solaris 36": la flotta da regata, 15 unità, è aggregata a quella diportistica ed è assistita da una struttura mobile di ristorazione che costituirà un punto di aggregazione, con esibizione di prodotti tipici del luogo, in ogni punto di sosta. Da noi la tappa è prevista l'11 e 12 agosto, con una delle sette regate. I Soci interessati ad iscriversi alla manifestazione troveranno il programma in segreteria.

Sfide individuali

Non le chiamiamo "match race" per paura di essere picchiati dai più puri, ma tutti sanno che non c'è nulla di più divertente di una vecchia rivalità tra due Armatori, che si perpetua magari da anni, favorita dal fatto di avere due barche, anche non "spinte", ma di uguali prestazioni. Il Porto e il Circolo sono pieni di queste storie, e noi ci siamo fatti attrarre dalla proposta di organizzare una "giornata delle sfide": un campo di regata uguale per tutti, la sfida viene lanciata

(e accettata) dagli skipper stessi, una partenza ogni venti minuti. Chi perde paga l'iscrizione (col concorso dell'equipaggio, speriamo), chi vince no: il ricavato va per una cena degli equipaggi dove i vincitori non pagano, alla quale ovviamente potrà aggregarsi chi vuole.
Non sappiamo ancora se ce la faremo quest'anno, in autunno, e dobbiamo perfezionare le regole: tenetevi pronti!

Conerissimo! di Renato Casadei

LA REGATA
Ottava edizione di Conerissimo: un percorso ormai abituale, che attraverso molte edizioni sta svelando i suoi segreti ai regatanti. Una breve costiera, è vero, ma una regata che offre, vista la lunghissima linea di partenza, opzioni tattiche molto varie. Con l'abituale vento da maestrale o da nord, tre aree per opzioni importanti: la linea di partenza, ma anche il trave e la boa della torre, che la flotta avvicina sia dal largo che da lungo costa. Da diverse edizioni aspettiamo lo scirocco, il vento più frequente della stagione nelle ore centrali della giornata. Se dovesse arrivare, prudenza per i bordeggi nel tratto di mare più vicino alla riva gremita di bagnanti!

PARTECIPARE TUTTI
Lo spirito di Conerissimo è esserci e mille obiettivi convivono. C'è chi vuole provare l'emozione di essere in mezzo a tante altre barche ed essere protagonista di un incredibile spettacolo, c'è chi tenta, magari la prima volta, l'avventura di spingersi fino al monte e ritorno tutto a vela, c'è chi sfida il vicino di ormeggio, da sempre rivale in ingaggi domenicali, c'è poi chi s'impegna come per la propria Coppa america ed anche chi ama sfilare per la costa con un missile a vela. **Iscrivere la propria barca** nell'albo d'oro dei partecipanti, magari portandola da solo o con un amico, a costo di ridurre prudenzialmente la velatura, e magari vederla ripresa in televisione il giorno dopo: ecco un altro buon motivo.

SFIDARE IL METEO
Chi va per mare si accorge presto di quanto una giornata di tempo magari non bello in terra possa diventare pienamente soddisfacente in mare. Si, se c'è il sole ed una brezza perfetta è meglio, ma per **divertirsi a giocare insieme** non è indispensabile. Comunque, non si preoccupino le barche più lente della flotta: in caso di pochissimo vento, **ridurremo la regata al Trave**, così che l'arrivo sia possibile per tutti e il bagno a Portonovo sia a portata di mano. Ma quest'anno per avere una brezza giusta, siamo in delicate trattative…

REGOLAMENTI
La regata è soprattutto una festa, una sfilata, una passeggiata a vela, pur potendo riflettere contenuti agonistici di rilievo. Il regolamento ci serve per prima cosa per **evitare disagi**, specialmente in una flotta con molte persone poco esperte imbarcate. Le regole a cui ci si appella sono semplici: la precedenza alla barca sottovento, specie in partenza, il mure a dritta/sinistra e l'interno in boa.
Per evitare problemi, non esitate a preparare la manovra per tempo quando sapete di dover dare precedenza al prossimo incrocio e soprattutto non fate orecchie da mercante "tanto è solo una passeggiata a vela" a chi vi chiede acqua. L'organizzazione Sunshine Sail è a disposizione di chiunque voglia chiarimenti sul regolamento di regata.

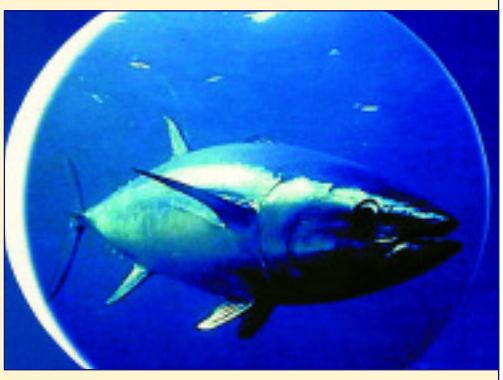
LA BACHECA
Vi invitiamo a consultare la bacheca della regata, esposta fuori della segreteria Assonautica già molto prima della regata. È qui che potrete prendere visione della programmazione definitiva del w.e. di Conerissimo ed avere aggiornate informazioni.

TUTTINVELA
È la **Senigallia-Ancona** in programma per domenica 30: una manifestazione collaterale organizzata in collaborazione con la Lega Navale di Senigallia, che da anni si adopera per valorizzare il tratto costiero a nord di Ancona con regate veliche. L'escavo della darsena di Senigallia, consente l'ospitalità di molte imbarcazioni. Il bando sarà presto a disposizione (anche su www.sunshinesail.com/eventi/tuttinvela/html). Le iscrizioni sono possibili anche presso l'Assonautica di Ancona. Con l'abituale ospitalità della Lega i regatanti potranno fruire della ottima cucina del club la sera della regata.

IL PROGRAMMA
SABATO 5 giugno ore 17.00 il briefing buffet
DOMENICA 6 giugno ore 12.00 Conerissimo 2004; ore 19.00 la premiazione

III Trofeo Pesca d'altura

di Fabrizio Fabretti



Spinti dall'inaspettato successo ottenuto nelle precedenti edizioni, ha preso il via l'organizzazione della terza edizione della gara di pesca d'altura aperta a tutti i pescasportivi che si cimentano in questo particolare tipo di pesca della marineria di Ancona e marinerie limitrofe.
Pur considerando il particolare momento di difficoltà per la notevole diminuzione delle catture di tonni in questi ultimi anni, gli organizzatori puntano in questa edizione al prestigioso traguardo del superamento dei 30 equipaggi iscritti alla gara, in modo da renderla ancora più prestigiosa, anche se le due edizioni precedenti sono risultate le migliori manifestazioni per catture effettuate fra quelle organizzate nell'alto e medio Adriatico. La data prevista per lo svolgimento della gara è Sabato 28 Agosto 2004 con recupero in caso di cattivo tempo previsto per il 4 o il 18 settembre 2004. Tutti coloro che volessero avvicinarsi alla affascinante pratica della pesca d'altura, possono mettersi in contatto con gli organizzatori della manifestazione, tramite la segreteria dell'Assonautica di Ancona per avere notizie, informazioni ed eventualmente, se ci sono le condizioni, per poter provare l'emozione di una battuta di pesca.

Regata del Conero

La classica di fine estate di Marina Dorica, che vede l'impegno di tutti i Circoli anconetani per superare il "muro" delle 200 barche, è prevista per domenica 12 settembre, questa volta in coincidenza con la Festa del Mare che ha dovuto essere posticipata di una settimana. Il Comitato sta già lavorando per migliorare ancora di più la manifestazione. Il nostro Circolo lo scorso anno ha registrato un miglioramento importante nei piazzamenti ma una stasi nelle iscrizioni: l'obiettivo di quest'anno deve essere anche quello del numero dei partecipanti, perché questa è la festa più importante della vela anconetana e dovremmo esserci tutti.

SUNSHINESAIL

www.sunshinesail.com
info@sunshinesail.com
Tel. 348-7983839

noleggi & charter

• Charter e noleggi senza skipper per **la Croazia** e le più belle destinazioni del **Mediterraneo** • Monoscafi e catamarani • Vela e motore • Noleggio imbarcazioni per regate

scuola di vela d'altura

• Corsi di vela su imbarcazioni **da crociera e da regata** a partire dai **principianti** • Corsi di ormeggio, sicurezza e perfezionamento conduzione **per proprietari** • Corsi **di formazione** per skipper e regatante

servizi

• Consulenza per l'acquisto e l'armamento • Trasferimenti imbarcazioni a vela e motore di ogni dimensione

SOUTHSAILS

Veleria **South Sails**

> COSTRUZIONE DI VELE PER CROCIERA E REGATA IMS E OPEN
> FORNITORI DI SISTEMI GIREVOLI E ROTAIE PER RANDE FULL BATTEN
> ASSISTENZA DIRETTA E PROVA IN MARE

V.le dell'Industria, 3 - 47100 Forlì - Italy
Tel. 0543 723234 - Fax 0543 725835

Il punto sul porto

È operativa, anche se alcuni lavori sono ancora da completare, la **base per le barche a terra** sul terrapieno ovest. Dal 17 aprile le barche sono autorizzate a spostarsi, e al 31 maggio lo spostamento dovrà essere completo, anche perché la precedente area sul terrapieno est dovrà essere attribuita all'attività **sportiva** e consentire a Lega e Stamura di riprendere finalmente in pieno l'attività giovanile che da quattro anni soffre notevoli disagi. Delle cose che restano da fare sull'area barche a terra, l'illuminazione e il completamento della recinzione lato ferrovia, le più urgenti, saranno a posto entro aprile; il blocco docce e servizi, prefabbricato di 80 mq, è in appalto: entro maggio si realizzerà il basamento, per poter allestire la struttura entro giugno. Sono state date agli utilizzatori opportune istruzioni per l'eventualità che sia presente onda pericolosa al momento del rientro nella darsena: potranno a loro giudizio entrare nel porto turistico e ormeggiare in attesa di condizioni di sicurezza. È stato ripristinato dal 1° aprile il servizio di **sorveglianza notturna** estiva affidato al Sig. Elvis Hurick e in particolare destinato anche alla sicurezza del piazzale barche a terra. Essendo un servizio di utilità generale, soprattutto teso a prevenire i furti a bordo, tutti sono invitati a prestare la necessaria collaborazione nel caso l'addetto chiedesse le generalità dei diportisti dei quali non ha personale conoscenza.

I **box** per rimessaggio attrezzature, come già detto, saranno posizionati entro l'estate: saranno dati in affitto e come sapete non sono sufficienti per tutte le richieste, per cui potrà rendersi necessario condividere l'uso in due, massimo tre titolari. Chi fosse interessato ce lo deve **notificare subito**, perché una volta fatte le assegnazioni poi sarà difficile rientrare, a meno che qualcuno in seguito non rinunci.

Molti ci chiedono con impazienza se sono in riscossione gli **ormeggi**: una sollecitudine che fa onore, ma come prassi consolidata i pagamenti avvengono in giugno e dicembre. Come avevamo già anticipato, possiamo confermare che non ci saranno variazioni rispetto al secondo semestre del 2003: quella di dicembre scorso sarà la rata dei prossimi due semestri. Manderemo apposita lettera.

I lavori di **carenaggio** procedono intensi, ma anche con tutta la buona volontà degli operatori e dei diportisti, qualche ritardo nei tempi previsti di alaggio si sta verificando: a parte i giorni di maltempo, che non vengono considerati, bisogna organizzarsi per finire i lavori in una settimana, salvo gravi imprevisti. Per garantire questa correttezza nei comportamenti i Circoli, riuniti nel Consorzio Vanvitelli, hanno all'unanimità dato indicazione a Marina Dorica di aumentare fortemente le tariffe giornaliere per permanenze oltre i sette giorni (che sono gratuiti), che quindi sono state portate a: 30 - 40 - 50 euro al giorno rispettivamente per barche fino a 10, 15 e oltre 15 metri, per la seconda settimana; dopo la seconda settimana la "penale" è di 60, 80 e 100 euro al giorno.

Per le **sedi** in seno al Consorzio Vanvitelli si è deciso che i Circoli verseranno a Marina Dorica una caparra del 10% del costo previsto, prima dell'inizio dei lavori, a titolo di impegno all'acquisizione dell'immobile ad essi destinato.

I titolari di posto barca da 12 metri in su che, come lo scorso anno, vogliono mettere il posto a disposizione di Marina Dorica, quando è libero, per gli **ormeggi di transito** debbono riempire un modulo in segreteria; viene riconosciuto il 20% degli introiti come sconto sull'ormeggio.

Infine, i dati fondamentali del **bilancio di Marina Dorica** per il 2003**,** che verrà portato in approvazione in maggio, dicono che tutti i capitoli si sono mantenuti in linea con le previsioni; in particolare la gestione dell'area bricolage, dopo gli ultimi adeguamenti, risulta in pareggio (considerati gli accantonamenti). L'anticipazione fatta sulle tariffe di ormeggio è appunto basata su questi dati molto positivi del bilancio.

G.I.

Xelion
Banca del Gruppo UniCredito Italiano
La Tua Banca Personale.
Banking - Leasing - Trading - Risparmio Gestito - Previdenza
per informazioni contattare
Lucia Giantomassi
Tel. Cell. 335-77 88 427 - Tel. Uff. 071-20 71 657
e.mail lucia.giantomassi@xelion.it

OLTREMARE YACHT BROKER
MEDIATORI MARITTIMI
IMBARCAZIONI NUOVE ED USATE
CHARTER SERVICE – PRATICHE NAUTICHE
DUFOUR PUNTO VENDITA GIB'SEA
PORTO TURISTICO - PORTO SAN GIORGIO (Ap)
Tel. 0734.671645 - Fax 0734.683056 - info@oltremarebroker.it
www.oltremarebroker.it

Navigazione a motore con cattivo tempo

del ***Cap. F. Pasqualini***

Continua la nostra serie di articoli dedicati alla navigazione su mare impegnativo; questa volta le raccomandazioni sono destinate ai diportisti del motore, e sono a cura del Vice Presidente Cap. Pasqualini, che ha condotto tanti di loro alla patente nautica.

Il bravo marinaio, sia che navighi a vela o a motore, non è colui che riesce a venire fuori da situazioni estreme di cattivo tempo, ma sicuramente chi riesce ad evitarle, a meno che non voglia andare in cerca di guai. Purtroppo capiterà a tutti, malgrado una prudente scelta di rotta meteorologica, di ritrovarsi a navigare con mare molto agitato (6) o grosso (7); condurre un motoryacht in queste condizioni non si impara solamente dai libri di testo o per sentito raccontare, ma incominciando anche a fare esperienze in situazioni decisamente meno impegnative di mare mosso (3) o molto mosso (4). Le esperienze comunque debbono essere analizzate e teorizzate affinché possano prepararci mentalmente ad affrontare situazioni estreme, che comunque non saranno mai uguali.
Cosa dobbiamo fare allora nel caso che il cattivo tempo ci sorprenda al comando di un motoryacht? La risposta che può sembrare riduttiva o provocatoria è: molto poco, perché il più andava fatto prima di ritrovarsi in quella situazione.
Si dice che quando il "motorista" rientra in porto il velista esce in mare; questo è sicuramente vero, ma i movimenti scomposti di ampio rollio e di beccheggio, di impatto violento con l'onda, rendono immediatamente le condizioni di vivibilità a bordo molto dure, anche se al timone vi è un comandante "illuminato", che prudentemente pensa a far star bene l'equipaggio più che a voler sfruttare tutti i suoi, al momento inutili, cavalli.

Una imbarcazione a motore di lunghezza al galleggiamento di almeno 10 mt può affrontare e superare gran parte delle situazioni avverse che si formano nel Mediterraneo. Questa affermazione è valida se sono rispettate le seguenti considerazioni 1°- l'imbarcazione sia stata progettata e costruita per affrontare condizioni severe di mare, 2°- al timone vi sia una persona competente ed esperta, 3°- si possa fare affidamento sull'efficienza dell'apparato di propulsione nel suo complesso e sugli organi di governo, 4°- si assuma una velocità giusta in relazione allo stato del mare, 5°- si abbia una sufficiente riserva di combustibile, 6°- non ci si trovi a navigare in acque ristrette, 7°- si conoscano i limiti obiettivi dell'imbarcazione.
Tutte queste considerazioni sono vincolate in maniera indiscutibile al fatto che l'imbarcazione sia stata costruita in modo che le probabilità di cedimenti strutturali dello scafo sotto l'impatto delle onde siano molto vicine allo zero. Ad esempio il cedimento del vetro della cabina di pilotaggio rende del tutto inutile l'abilità di governo del migliore timoniere.
Chiunque sia al governo dovrà ricordarsi di non aggrapparsi né al timone né alle leve di comando motore, ma dovrà pilotare al limite anche seduto; se non vuole sedersi, deve pilotare sicuramente in una posizione in cui possa appoggiare la schiena. Perdere la presa del timone o dei comandi motore, anche per poco tempo, può significare a volte la differenza tra la morte e la vita. Non vi sembri una esagerazione ma anche i timonieri delle navi per una forte rollata vengono allontanati dal timone e per fortuna non si debbono preoccupare dei comandi motore.
Con mare 5/7, altezza dell'onda da 2,5 a 6 mt, è assolutamente indispensabile non solo governare con il timone ma variare in modo continuo ed appropriato i giri dell'apparato di propulsione in maniera da far salire senza difficoltà la prora sulla cresta dell'onda. Navigare con una velocità sbagliata rispetto alla lunghezza e periodo dell'onda fa sì che l'imbarcazione non si arrampicherà ma urterà contro la cresta imbarcando violentemente acqua. Navigare con mare agitato con un motoryacht richiede un attento e continuo lavoro alla leva del motore dando gas per risalire la pendenza, togliendolo non appena la prua sia sopra la cresta; questo impedisce che nella discesa l'imbarcazione assuma una velocità pericolosa e quindi

si possa traversare. Quando si è nel cavo si dovrà dare tutto gas per andare incontro alla prossima pendenza dell'onda. Questo gioco va fatto per ore senza distrarsi o essere coinvolti alla risoluzione di altre problematiche. In questa situazione avere due motori è una notevole garanzia di governo per avere il controllo assoluto della prora, cosa impossibile con un monomotore, che quindi subisce passivamente qualsiasi errore di governo. Le notevoli superfici esposte dell'opera morta, e la scarsa immersione dell'opera viva, fanno sì che la forza del vento sulle strutture influisca in maniera importante sul governo dell'imbarcazione, fino al punto che a volte è il vento più che il mare ad impedire il cambiamento o il mantenimento della rotta. Solo agendo al massimo dei giri si può accostare con un monomotore, con due motori si lavora con giri differenti, o con senso di moto addirittura invertito per rimanere in rotta. Resta comunque il fatto che all'apparato di propulsione si richiede uno sforzo ed una discontinuità di giri anormale.
Tutti sanno che fino a quando l'elica gira nulla è perduto, quindi si deve avere la massima cura e controllo del cuore del motoryacht, cioè il suo apparato motore. Avere due motori è sicuramente una maggiore sicurezza ma non risolve, nel caso di avaria ad un motore, tutte le problematiche legate alla spinta disassata, che rende impegnativo il governo in acque tranquille, e molto difficile con mare mosso perché il timone non riesce a compensare la spinta di un solo motore fuori asse, in quanto utilizza gran parte dell'angolo di barra per il governo dell'imbarcazione.
Una sensazione di angoscia e di impotenza si impadronisce dell'equipaggio quando solo l'urlo del mare e del vento sostituisce quello dell'apparato motore, per la consapevolezza che questa situazione deve essere rapidamente risolta pena il capovolgimento o l'affondamento. Partendo da questa premessa l'affidabilità complessiva dell'imbarcazione è in relazione stretta allo stato di controllo, di manutenzione e di usura dell'apparato di propulsione: ecco spiegato un altro motivo per cui il diportista a motore non appena si alza il vento preferisce rientrare in porto.
Forte di questa considerazione il "motorista" deve preventivamente attivarsi a fare quel di più che gli permetta di affrontare con relativa tranquillità condizioni meteo avverse, preparando una check-list, che è una integrazione al consueto rimessaggio, e attivandosi di persona o pretendendo dall'officina la sua esecuzione. Per esempio un controllo attento delle condizioni dei supporti del motore che sono fortemente sollecitati dai movimenti di ampio rollio e beccheggio, garantisce dal possibile distacco di uno o più supporti, impedendo quindi al motore di andare fuori allineamento con la inevitabile rottura del giunto o dell'asse dell'elica. Controllare e rendere stagno il locale motori, curando le condizioni delle guarnizioni, cerniere e boccaporti, verificare il fissaggio delle prese d'aria motori che distaccandosi sotto il colpo di un frangente, porterebbero ingenti e continue quantità d'acqua in sentina e locale macchine. Accertarsi del funzionamento delle pompe di sentina facendole aspirare acqua e non fare la solita prova dannosa per la girante di avviarle a secco per pochi secondi; pulire bene i rispettivi filtri. Accertarsi che non ci siano zone non aspirabili perché, in caso di forte rollio, quell'acqua potrebbe finire su parti elettriche come elettropompe, alternatori, batterie, ripartitori di carica, filtri dell'aria motori. Quando si procede al carenaggio si deve controllare attentamente la zona di attacco delle prese mare, il gioco del timone e dell'asse dell'elica. Valori al limite della tolleranza possono portare alla rottura in caso di forti sollecitazioni.
È indispensabile provare e verificare la possibilità di utilizzo della barra di emergenza del timone, in caso di rottura del circuito idraulico o del monocavo. La scatola telecomando motori deve essere smontata ogni 4/5 anni, per controllare lo stato di usura delle parti interne e delle testine dei cavi terminali, non aspettare per sostituirli che si rompano, come spesso accade, magari in manovra di attracco.
I serbatoi del combustibile debbono essere puliti ogni 3-4 anni dai sedimenti e dall'acqua di condensa, acqua che si forma soprattutto per la cattiva abitudine di lasciare i serbatoi in parte vuoti. Se questa pulizia non viene fatta, con mare agitato è inevitabile che il combustibile si contamini con l'acqua e che le impurità vadano in sospensione, con il risultato del lento ma inesorabile intasamento del filtro decantatore e di quello del combustibile, con conseguente progressiva riduzione dei giri fino all'arresto del motore. Circostanza che può ugualmente verificarsi quando i filtri sono già al limite delle ore di funzionamento.
Avere a bordo una sufficiente scorta di filtri combustibile non è garanzia di superare tranquillamente questa situazione che è da considerare una vera emergenza non avendo più la spinta di propulsione. Inoltre, ciò non esclude tutte le problematiche relative alla loro sostituzione con mare mosso, in un'ambiente ristretto, a contatto di parti anche ustionanti, vedi collettori di scarico. La vera difficoltà è la conseguente disaerazione del circuito del combustibile, operazione semplice se si è fatta personalmente altre volte, ma che non si può imparare al momento. Per evitare questa frequente emergenza basta far montare un dispositivo, di cui tutte le barche da lavoro sono dotate, chiamato by-pass che mette in funzione il filtro combustibile pulito senza fermare il motore, mentre si procede alla sostituzione dell'altro. Controllare le condizioni delle valvole delle prese a mare e della relativa fascetta stringitubo, farne montare prudentemente una seconda, perché quando l'imbarcazione per errore di governo

cade nel cavo di un'onda, la pressione idraulica che si esercita sulla valvola e sulle tubazioni può distaccare il tubo flessibile non stretto bene; per questa ragione tutte le prese-mare, escluse quelle del motore, debbono essere chiuse. Verificare l'efficacia delle spazzole e dei relativi bracci e motorini del tergicristallo, meglio sarebbe averne due e non di tipo automobilistico, non idonei a sopportare la ricaduta del frangersi di un'onda. Questo è il minimo di preparazione che permette di affrontare con relativa sicurezza condizioni meteo avverse. L'alternativa è di evitarle accuratamente, soprattutto se consapevoli che un determinato controllo, sostituzione, riparazione è stata rimandata alla prossima stagione o in attesa della inevitabile rottura. La convinzione che è meglio prevenire il guasto, prima che questo si verifichi, non fa parte della cultura motoristica del diportista.
La giusta velocità di trasferimento con mare formato deve essere il compromesso tra l'esigenza di fare presto, dovuta all'autonomia in ore di moto, e l'impatto che l'onda provoca sulla struttura. Rimane comunque difficile governare al di sotto di una certa velocità e quindi l'assumere andature in cui le onde si infrangono al giardinetto ed al mascone è di grande aiuto.
La conoscenza del fatto che la vetroresina subisce negli anni un progressivo invecchiamento, il cui effetto più importante è la conseguente perdita di elasticità, diventando fragile ed assumendo le caratteristiche più vicine al vetro, dovrebbe convincere anche i velocisti irriducibili ad assumere una andatura moderata. I casi di grossi danni agli scafi per condotta ad alta velocità rispetto al "sorgere" delle onde sono conosciuti e non hanno escluso anche barche di recentissima costruzione.
Il diportista a motore deve conoscere i limiti della sua imbarcazione visto che la sua costruzione è il risultato di numerosi compromessi tra ingegneri, architetti e commercianti, tra cui non ultima gioca la considerazione che gli utilizzatori non incontreranno necessariamente cattivo tempo, o che per lo meno in simili circostanze si rifugeranno nel primo porto. Se così non fosse come spiegare le magnifiche e fragili grandi vetrate di poppa con accesso diretto alla dinette, le ampie poppe quadre, le prore affilate, i grandi vetri ad un unico pezzo della cabina di pilotaggio, la mancanza di by-pass nel circuito di alimentazione, una sola presa mare per due motori, ecc… Tutte caratteristiche, strutture e mancanze che nulla hanno a vedere con delle imbarcazioni marine ma piuttosto con barche lacustro-fluviali.
L'uso della strumentazione elettronica come il radar, il pilota automatico, il G.P.S. ci permette di seguire le rotte più brevi possibili; la loro precisione ci consente di passare a poche centinaia di metri da scogli e secche e di navigare in acque ristrette. Quando le condizioni del mare si fanno proibitive la strumentazione elettronica su una imbarcazione da diporto è inservibile, tranne l'uso del G.P.S. per stabilire la nostra posizione certa. Pertanto nel caso si dovesse essere sorpresi in mare dal cattivo tempo si devono prevedere rotte sicure per raggiungere il porto di destinazione, il primo porto rifugio, o un ridosso. Rotte che ci consentono andature in relazione al propagarsi del moto ondoso, alla direzione del vento presente ed alla sua evoluzione, alla quantità di combustibile compresa la riserva, e che passino lontano dalla costa sottovento. Tutto quanto sopra si può ridurre al concetto di seguire una Rotta Meteorologica.

Servizio Soci

CONVENZIONI

Capita a tutti noi naviganti di fare acquisti in negozi di articoli nautici. Un bozzello, un cavo, vernici, una cerata, scarpe, viti, etc.: piccole spese sulle quali, grazie alle convenzioni, è possibile risparmiare esibendo la tessera sociale in corso di validità.
Un motivo in più per essere soci dell'Assonautica.

INTESA leasing
Gruppo Banca Intesa
Tel. 071 2294233 / 071 2294263
Consulenze personalizzate e leasing nautici a condizioni di favore per i soci

T.A.U. S.r.l.
Via di Poppiano, 38
50025 MONTESPERTOLI (Fi)
tel. 055/82359 – fax 055/82364
www.tau-sport.it tau@tau-sport.it
sconto 15% su articoli di abbigliam. sportivo nautico e tecnico

CAMPING SPORT S.r.l.
P.le della Libertà, 7
60100 ANCONA
tel. e fax 071/54276
sconto 25-30% su articoli di abbigliamento sportivo SLAM

NAUTISERVICE CAGNONI S.r.l.
Via E. Mattei, 30 – Zona ZIPA
60125 ANCONA
tel. 071/200375-6
sconto 10% sul listino prodotti e servizi

SO.RI.AN. S.r.l.
Via E. Mattei, 30 – Zona ZIPA
60125 ANCONA
tel. e fax 071/201576-205305
sconto 15% su materiali nautici
sconto 10% su tender, gommoni e zattere, marchi Arimar, Raimar, Zodiac e Viking
sconto 10% su revisioni speciali zattere campagna rottamazione zattere

WWW.NAUTISTORE.COM
Catalogo internet di prodotti nautici
sconto 10% (5% sull'elettronica) in aggiunta allo sconto 10% base per gli utenti registrati presso il sito

CONERO CARAVAN S.r.l.
S.S.16 km. 309,700
60021 CAMERANO
te. 071/95559 – fax 071/95127
sconto 15% su tutta la gamma di prodotti nautici

HEMPEL ITALIA
Tecnico per l'Italia Sig.Vincenzo Giuffrè
Tel. 348/3027523
antivegetative-vernici-prodotti per il trattamento delle carene a prezzi favorevoli

A.N.C.C.P. Ag. certificazione
Società riconosciuta a livello nazionale
Tel. 0586 260694
Pratiche relative al rilascio, rinnovo e convalida del certificato di sicurezza
sconto 10% sul listino

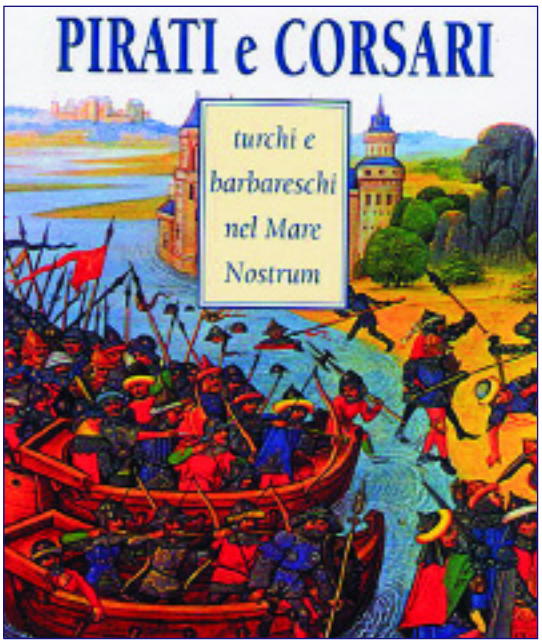
SUPERNAUTICA BOAT SERVICE
Via Scossicci
62017 PORTO RECANATI (MC)
tel. 337/636156
perizie-consulenze di compravendita-assistenza pratiche nautiche a tariffe vantaggiose

LIBRERIA GULLIVER
C.so Mazzini, 31
60100 ANCONA
tel. 071/53215
sconto 15% sul prezzo di copertina

Novità della nostra biblioteca del mare

di ***Giuseppe Lappa***

Continua la rassegna degli ultimi acquisti della nostra biblioteca, iniziata nel numero scorso.



- BACICIO DO TIN, di A. Cavanna. La storia vera e triste del corsaro-pirata ligure dell'epoca napoleonica. Un aspetto sconosciuto della nostra storia marinara minore.
- TECNICHE DI VELA ILLUSTRATE, di I. Dedekan, manualetto dove le figure prevalgono sul testo, in una trattazione adatta anche agli esperti. Molto diffuso nel nostro gruppo velico e tra i nostri allievi.
- NAVIGARE A LUNGO RAGGIO, di A. Scarabelli, un racconto di navigazione oceanica, e insieme un manualetto pieno di figure e utili suggerimenti per chi vuole spiccare… il grande volo.
- SOLA INTORNO AL MONDO, di I. Autissier, velista famosa anche per essere stata salvata in una drammatica circostanza dal suo grande amico Soldini, in una cronaca di vita vissuta in navigazione solitaria, tra momenti inebrianti e cocenti delusioni.
- METEOROLOGIA NAUTICA, di S. Sannino, compendio di meteorologia, oceanografia e navigazione meteorologica, che pone in risalto l'aspetto fisico dei fenomeni meteomarini e la logica delle correlazioni tra essi esistenti.
- IL MISTERO DEL LUCY FAIR, di A. Chiappori, fra l'avventura di mare ed il thriller giudiziario, tratta dell'incontro al largo delle Azzorre avvenuto nel 1872 fra il brigantino americano "Providence" e il veliero "Lucy Fair" alla deriva, senza equipaggio a bordo, né segni di un possibile ammutinamento.
- NAVIGARE AI CARAIBI, di R. Ricci e E. Russo, con la descrizione degli itinerari per scoprire le meravigliose isole caraibiche, con dovizia di dati storici, rotte, waypoint e servizi nautici (portolano).
- OLTRE L'ORIZZONTE, di L. Zolo, una donna skipper nota ai lettori di Bolina sulle tracce di celebri esploratori a bordo di una barca a vela, con due cani. Autografato dall'Autrice.

- LA PATENTE NAUTICA - TECNICA E PRATICA, di R. Romano e L. Di Franco, aggiornato corso per il conseguimento dell'abilitazione entro e oltre le 12 miglia.
- ESERCITAZIONI DI NAVIGAZIONE, di L. Di Franco, ottimo manuale, non solo per allievi di Istituti Nautici e professionali, ma anche per diportisti, ai fini dello studio della navigazione piana.
- GUARDIAMARINA E TENENTE HORNBLOWER, di C.S. Forester, primo libro di una fortunata saga dalla quale è stato tratto il serial televisivo, incentrata sulle avventure di un "ufficiale e gentiluomo" a bordo di una nave da guerra inglese ai tempi dello scontro con Napoleone, da un narratore inglese della prima metà del novecento, antesignano di P. O'Brian.
- LE AVVENTURE DEL CAPITANO HORNBLOWER, di C. S. Forester, secondo atto della serie, ove l'ex guardiamarina, divenuto capitano, viene inviato dall'Ammiragliato britannico al comando della fregata "Lydia" nei mari del sud a guidare una rivolta antifrancese: da questo libro fu tratto un famoso film interpretato da Gregory Peck.
- SERPENTI DI MELQART, di F. Quilici, l'avvistamento della statuetta di Melqart, una sorta di Ercole e Nettuno fenicio, sul fondo di una grotta sottomarina dell'isoletta brasiliana di Teimada: truffa archeologica o dimostrazione che la scoperta dell'America è avvenuta prima di Colombo e di Erik il vichingo?
- L'ULTIMO VIAGGIO DELLA CANARIA, di F. Duranti, racconto della straordinaria passione d'amore della giovane Eleonora Bianchi, figlia di un piccolo armatore genovese, con il coraggioso Sebastiano Garrone, combattente con Garibaldi, successivamente partito per gli oceani col veliero Canaria.
- IL CORSARO NERO, di E. Salgari, un classico da rileggere in età adulta, con le

avventure del conte di Ventimiglia, realmente esistito, che diventa corsaro per onore e per vendetta e si imbatte in mille avventure a bordo del veliero "La Folgore" per affrontare il suo antagonista Wan Guld: libro affascinante e portentoso, che si legge tutto d'un fiato.

- CORSARI E CROCIATI, di P. Partner, sulle acque del Mediterraneo nel diciassettesimo secolo, guerre sante ed atti di pirateria ricostruiti con l'occhio dello storico, in uno scenario di violenze perpetrate con pari incisività sia dai cristiani che dai musulmani.
- PIRATI E CORSARI, di R. Panetta, accurata ricostruzione storica delle scorrerie ferocissime tra pirati saraceni e principi corsari cristiani nel mar Mediterraneo, dopo la presa di Costantinopoli del 1453 ad opera dei Turchi.
- AVVENTURE SOTTO I MARI, di C. Paolini, nove storie che mostrano le diverse facce dell'entusiasmante realtà sottomarina, con incredibili avventure di pescatori di corallo, di fotografi temerari e di intrepidi cacciatori.
- LA NAVE DEL SOLE NASCENTE, di D. Galbraith, una storia a ricca suspence su una nave, la "Rising sun", che alla fine del diciassettesimo secolo si imbarca dalla Scozia per le coste settentrionali di Panama avendo a bordo un equipaggio eterogeneo, partito pieno di speranze alla ricerca di nuove terre, che si imbatte in mille avventure e disavventure.
- LO SPARVIERO DEL MARE, di Rafael Sabatini, narratore di lingua inglese ma jesino di nascita vissuto tra la fine dell'ottocento e la prima metà del novecento, che ha scritto un romanzo d'appendice ambientato nel diciassettesimo secolo in una cornice piratesca di cappa e spada sul Mediterraneo. Libro da cui furono tratti due film di successo.
- PRUA AD EST di E. Tross, magnifico diario di una vita avventurosa spesa viaggiando a vela con rotta per lo più verso i mari d'oriente.

Scelto dalla nostra biblioteca

PATAGONIA & TIERRA DEL FUEGO

Più di un portolano, un trattato di grandi dimensioni denso di dati sulla storia, la natura, il clima di uno degli ultimi posti mitici della terra. Scritto da due nostre vecchie conoscenze, Mariolina Rolfo e Giorgio Ardrizzi, il libro fa onore alla nautica e all'editoria italiana insieme. È scritto in inglese, e questo dà già un'idea dell'importanza: è destinato a tutti i naviganti del mondo. Ma la lingua non è un ostacolo nemmeno per chi non la conosce: il libro parla attraverso una mole enorme di immagini, alcune sono grafiche preziose, altre sono foto stupende. E racconta di anni passati a navigare un dedalo di canali e baie paragonabile a cento volte la nostra Dalmazia, sotto ghiacciai immensi che a volte precipitano in mare in blocchi grandi come navi. Un'opera che mi ha fatto percepire, nello stile dei grandi portolani che credevamo sapessero scrivere solo gli inglesi, il fatto che la nautica italiana sta diventando grande, per me più che se avessimo vinto la Coppa America. Non c'è mai un prezzo commisurato al valore di un grande libro, ma questo certamente supera di molto i pochi euro del suo costo. Ho scritto a Mariolina e Giorgio per ringraziarli di quest'opera e per invitarli a passare una serata con noi quando vorranno: hanno promesso di venirci a trovare in settembre.

G.I.

Una sera a San Marco ascoltando Vivaldi

di ***Alessandro Calabrese***

Agosto 2003, Cattedrale di San Marco, è sera; la temperatura opprime e la penombra accogliente della chiesa non riesce a sciogliere la morsa del caldo accumulato dalle pareti in una torrida giornata d'estate. Tuttavia, la solida pietra d'Istria plasmata nelle antiche architetture e le immagini dei dipinti che si celano nella penombra ci portano a dimenticare le pene del caldo, magicamente aiutate da una melodia di violino e di clavicembalo che avvolgono il prezioso ambiente.
Le musiche di Frescobaldi e di Vivaldi si sciolgono lievi e lo sparuto pubblico è preso in un viluppo di sensazioni ed emozioni, come solo la musica e la bellezza dell'arte sanno dare.
Il concerto si dipana complesso e voluttuoso, nel costume delle musiche settecentesche, in cui si esalta il virtuosismo della bella violinista e l'acuto incedere dell'arcaico precursore del pianoforte. Laura e Mario, i nomi dei sensibili e mirabili concertisti ci lasciano con il piacere di aver trascorso una serata delle nostre ferie diversa dalle solite, lontana dagli abituali clichées vacanzieri.
Qualcuno mi chiederà: ma che ci faceva un accanito velista, nell'agosto 2003, a Venezia?
La risposta, nella sua semplice evidenza, suggerisce una piccola serie di riflessioni.
Non eravamo a Venezia ma nella Cattedrale di San Marco a Curzola o, se lo si preferisce, nella Cattedrale di Sveti Marko, a Korciula, nella Croazia di tutte le nostre vacanze estive e Laura e Mario avevano dei cognomi difficilissimi, pieni di H e K.

È proprio vero, le tradizioni, le icone spirituali, i riferimenti culturali, parti significative della nostra storia sono le stesse, come comune è la pietra delle nostre chiese. Sulle due sponde di questo mare sono cresciute e sviluppate, accanto a molte ed importanti diversità, forti identità, che ci legano indissolubilmente e ci indicano una strada di reciproca conoscenza, comprensione e tolleranza.
Quando diamo fondo all'ancora in una baia o mettiamo la prua dentro la scogliera di un porticciolo, non dimentichiamolo: intorno alla natura aspra e difficile, alle bellezze selvagge, alle vestigia di un'antica civiltà, c'è un popolo che vive alcune delle nostre stesse tradizioni, che condivide con noi molte radici culturali e le stesse icone anche se, a volte, in molti la memoria di ciò è sepolta sotto i detriti delle dominazioni militari ed ideologiche, di un nuovo nazionalismo e, spesso, della povertà.
Ricordiamolo, spetta anche a noi, comunità dei diportisti, troppo spesso turisti distratti, rinverdire le fondamenta delle comuni identità, pur se pochi tra loro, specie se giovani, ricordano l'italiano e noi non ci sogniamo nemmeno di conoscere un po' di croato e spesso, l'unica maniera per comprendersi è l'inglese. Comprendere ed accettare le inevitabili diversità, e soprattutto contribuire, seppure in maniera minima, a costruire le condizioni di una fratellanza realizzata sulle sponde del mare Adriatico può essere un bellissimo obiettivo da aggiungere al nostro giornale di bordo.

CONERO CARAVAN

Concessionaria per le Marche

RANCRAFT

GRADY-WHITE

Cruisers yachts

Eccezionali promozioni su tutte le dotazioni di sicurezza

Centro revisione e raccolta zattere - apparecchi galleggianti Arimar

Affitto posti barca a terra presso Marina Dorica

Gommoni	Tender	Motori
ASSO Prestige	Arimar ASSO Prestige	EVINRUDE Johnson

Accessori - Assistenza - Rimessaggio

Possibilità di permuta imbarcazione-auto-camper

S.S. 16 Km 309,700 (uscita casello A14 Ancona Sud) - ASPIO TERME - ANCONA

Tel. 071.95559 - Fax 071.95127 - www.conerocaravan.it - info@conerocaravan.it