Periodico di informazione
Anno 7 - Numero 21
Dicembre 2004

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

Venti di burrasca

Mettere le mani nel motore

Iniziano i grandi lavori

Tende per interni
Tessuti d'arredamento
Tappezzeria
Tende tecniche

Tende da sole
Arredamenti da giardino

TENDE Tendenze

ANCONA
Via dell'Industria 11- Zona Palombare
Tel. 071/ 894089 - 071 / 82677
www.tendetendenze.it - info@tendetendenze.it

Onde da Marina Dorica.

Aspettiamo una vostra foto per il prossimo n° del giornale

n° 21

Notizie Flash	**4**
Il punto sul porto	**5**
Iniziative concluse	**6**
Prossime iniziative	**9**
Motore: manutenzione	**10**
Venti di burrasca	**12**
La nostra Barcolana	**14**
Leggere il mare	**15**

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
A. Calabrese
Amministrazione pubblicità:
Segreteria Assonautica
info@assonautica.an.it
www.assonautica.an.it
Luogo e data pubblicazione:
Ancona, dicembre 2004
Impaginazione e stampa:
Aniballi Grafiche srl (An)

Stampato in 750 copie

Editoriale

di Gianfranco Iacobone
Presidente

Cari Soci, come sapete abbiamo proposto all'Assemblea (v. pag. 4), che l'ha approvato, un modesto ritocco delle quote sociali e dei contributi collegati agli ormeggi. Entrambe queste voci erano ferme da tre anni, ma non è questo il punto: il nostro bilancio poteva continuare ad essere in pareggio anche senza questi adeguamenti, grazie al fatto che le spese correnti sono ben controllate e le varie iniziative si finanziano quasi tutte da sole. E grazie soprattutto al fatto che il numero di Soci è così elevato (in media 600) che anche una quota sociale bassa è sufficiente a finanziare la vita dell'Associazione. Il motivo di questo adeguamento, come sapete, è invece quello di predisporre risorse per l'acquisizione della sede. Confrontato all'obiettivo, che è impegnativo, un adeguamento di introiti come quello proposto può sembrare troppo modesto, ma moltiplicato per le quote riteniamo che invece possa essere sufficiente a farci affrontare con tranquillità gli impegni presi. Il meccanismo scelto, che incide per un valore doppio sui titolari di posto barca rispetto ai soci non titolari, trova motivazione nel fatto che la sede, anche se a disposizione di tutti, sarà senz'altro più utilizzata da chi è titolare di ormeggio, e che il posto barca stesso viene ad acquisire maggior valore se collegato ai servizi che una buona sede nautica può offrire.
Ora speriamo che i lavori, di inizio imminente (v. pag. 5), possano procedere spediti, e che la sede e tutti i servizi di Marina Dorica da tempo attesi possano essere disponibili nei tempi previsti: sarà il passo definitivo in direzione di una migliore qualità della vita sia di tutti noi diportisti che delle nostre Associazioni, un motivo in più per frequentare il porto non solo perché ci sono le barche, ma anche per molti altri centri di aggregazione e di vita sociale.
Un cordiale augurio da parte mia e di tutto il Direttivo per le festività alle porte, e per il nuovo anno.

Burrasca al Passetto (per gentile concessione del Cap. Roberto Sandroni).

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

Notizie Flash

L'Assemblea, note sul bilancio e sul programma 2005

Si è tenuta sotto i gazebo di Marina Dorica, con l'inedita formula dell'assaggio di vino novello e castagne, l'Assemblea Ordinaria autunnale per l'approvazione delle quote sociali 2005, del bilancio preventivo e del piano delle attività. In effetti l'Assemblea perde l'ufficialità della grande e bella sala dell'Autorità Portuale, ma questo è un bene, sposta il baricentro nel porto che è sempre più vissuto, e avvicina il giorno in cui potremo disporre in Marina Dorica di una bella sala "nostra".
La decisione più importante (all'unanimità) è stata quella di ritoccare, dopo tre anni, la quota sociale portandola da 60 a 70 euro. La quota sociale è sempre stata mantenuta per scelta molto bassa, per ampliare il numero dei Soci e per favorire lo sviluppo delle varie iniziative che, per ragioni fiscali, devono essere svolte solo per i soci. Bisognava però adeguare le entrate all'impegno di finanziare la nuova sede, e l'Assemblea ha condiviso le ragioni di questo ritocco.
Il bilancio preventivo presentato contiene anche un piccolo incremento dei rimborsi al Circolo per la gestione degli ormeggi, per le stesse ragioni dette sopra. Per il resto il bilancio finanzia in minima parte le attività sportive e culturali, che sono quasi autosufficienti, e questo periodico, che si regge solo in parte sulle inserzioni pubblicitarie. Le spese correnti restano invariate.

Un socio perplesso per le decisioni dell'Assemblea.

Le attività del prossimo anno confermano tutto il piano del 2004 (scuole di vela, scuola patenti, quattro regate) con alcune novità: 1- il progetto di una regata costiera lunga, probabilmente la Ancona - Porto San Giorgio - Ancona, da tenere ai primi di luglio con sosta-notte a P.S. Giorgio; si tratta di un evento sportivo ma anche crocieristico, con cene ai due arrivi e possibilità di aggregarsi fuori competizione, anche con barche a motore. 2- un raduno di barche d'epoca da lavoro, sempre a luglio, più ampio di quello dello scorso luglio. 3- una visita al Salone di Genova in due giorni, per chi preferisce questa formula a quella in un'unica giornata, che verrà ugualmente fatta. 4- una manifestazione sulla sicurezza in mare più articolata di quella di quest'anno. 5 - un nuovo corso di meteorologia. E, naturalmente, nuove idee che matureranno durante l'anno; perché, come i Soci sanno, nessuna buona idea viene lasciata perdere.

Tesseramento 2005

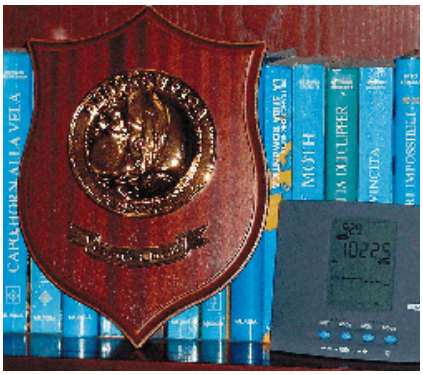
È aperto il tesseramento 2005, da effettuare entro il **31 marzo**. Ricordiamo che la tessera, oltre che il principale sostegno del nostro Sodalizio, è anche un obbligo per tutti i titolari, co-titolari e affittuari di posto barca.

Collaborazione con il periodico del Centro Nautico "Gran Pavese"

Abbiamo accolto ben volentieri la proposta della Redazione di "Gran Pavese", il periodico del Centro Nautico, di scambiarci spazi per promuovere le rispettive iniziative. Infatti sull'ultimo numero di "Gran Pavese" c'è un nostro articoletto che annuncia la Regata di Natale, e altrettanto faremo noi nei prossimi numeri.
Uno dei tanti modi per ribadire che i Circoli camminano insieme, e più pluralità di iniziative c'è, più diventa ricca e interessante la vita dei diportisti dentro Marina Dorica.

Oggetti per i Soci

Ci sono molte cose che i Soci possono avere al prezzo speciale che riusciamo a concordare con i fornitori, anche grazie al numero elevato di articoli che promuoviamo. Ora c'è il nuovo **giubbetto** invernale impermeabile con cappuccio interno e foderato in pile, marca "Sea Storm", disponibile in blu, rosso e beige. Poi ci sono i **cappelli** invernali blu, come i precedenti, sempre con il logo del Circolo, la **sacca** da barca e, ultimo arrivato, un interessante **barografo elettronico** con memoria di 72 ore e allarme, che abbiamo già messo nella sede per consultazione. Ricordiamo poi che ci sono ancora alcuni **crest** (versione Assonautica Ancona o Nazionale), alcuni volumi (pochi) sulle barche d'epoca, magliette polo bianche e, gratis per chi non li ha ancora ritirati, il portachiavi e la scheda dei segnali IALA.



Adeguamento alle norme sulla privacy

Come sapete, avendo ricevuto la lettera, stiamo adempiendo agli obblighi di legge per la tutela della privacy. Preghiamo quindi tutti di **restituire le lettere dopo averle firmate** e cogliamo l'occasione per assicurare che, al di là delle normative, per noi la tutela dei Soci, dei loro indirizzi, telefoni, e-mail e altri (pochi) dati in nostro possesso è sempre stata una regola di comportamento. Naturalmente questo giornalino non fa parte del mondo della privacy, questo è diritto di cronaca e chi ci casca ci casca…

Il punto sul porto

di *G. Iacobone*

Finalmente ci siamo: i **lavori** sono autorizzati, e all'inizio dell'anno dovrebbero iniziare le palificazioni per le fondamenta degli edifici e poi di seguito le varie fasi di realizzazione, che dovrebbero concludersi in 18 mesi. Si sa, in queste cose il condizionale è sempre d'obbligo, ma i programmi sono questi. Quindi inizia una delicata fase di perfezionamento dei dettagli dei progetti, di messa a punto degli aspetti finanziari, di vendita delle parti commerciali, di definizione delle modalità di gestione dei servizi (ristorante e bar).
Una seconda novità riguarda i diportisti che hanno interesse a tenere la **barca a terra** d'inverno, per "asciugatura" o per fare grandi lavori. La grande area della Società A.M.A. (quella con le bandiere), in posizione molto favorevole in quanto comunicante con il porto, è stata destinata dalla Proprietà a servizi nautici; per un porto come il nostro, che ha carenza di spazi a terra per le barche, è una buona opportunità e Marina Dorica ha concluso un accordo con la A.M.A. per l'uso dell'area da parte dei diportisti. Questo renderà un po' meno congestionata l'area bricolage, che rimane destinata ai lavori brevi e ai carenaggi, anche se la sosta invernale è ugualmente consentita. Tutte le tariffe di questi servizi sono state inviate ai nostri titolari di ormeggio, e sono disponibili in sede.
La terribile **burrasca** del 24 settembre ha messo alla prova le strutture di Marina Dorica, che hanno retto bene se si fa il confronto con i porti medio-adriatici.
Certo, si dovranno alzare i pali del pontile Nord (che sono più bassi degli altri a causa del fondale maggiore) e prendere in considerazione anche il rialzo di parte dei pali di tutti gli altri pontili, perché non siamo sicuri che eventi come quello non possano ripetersi. Si creeranno anche nuovi ormeggi per piccole imbarcazioni all'angolo sudovest del porto, e i diportisti ormeggiati nella darsena ex Morini, che hanno subito i maggiori danni, potranno, se lo vorranno, trovare sistemazione dentro il porto.
La **seconda darsena**, ovvero il completamento di questo porto che, lo ricordiamo, nasce da un progetto a due darsene: tantissimi nostri soci attendono l'opportunità di avere un primo ormeggio, o di acquisirne uno per una barca più grande di quella attuale (le domande giacenti da noi superano le 300). Marina Dorica e il Comune di Ancona sono fortemente proiettati verso questa realizzazione, che partirebbe anche subito se non vi fossero ostacoli normativi. Il prossimo perfezionamento del Piano del Porto (fine anno) potrebbe essere l'occasione buona: senza attendere gli sviluppi del porto peschereccio, che sono complessi, si potrebbe dare inizio all'iter della realizzazione, che non comporterebbe alcun onere finanziario dal momento che il mercato locale e nazionale assorbirebbe da subito la maggior parte dei posti barca.
Infine il problema delle barche fino a 10 metri (e in parte anche di quelle fino a 7,5 metri): problema di **larghezza degli ormeggi**, come tutti sanno. Sembra ormai forte da parte di tutti i Circoli la volontà di affrontare questo problema, dopo cinque anni di proposte diverse, riflessioni e discussioni: una soluzione sarà trovata senz'altro, speriamo in tempi brevi.

Lutto in famiglia

È venuto a mancare l'Avvocato Vincenzo Gianturco, che solo pochi mesi fa era stato presente con noi, e ricordato nelle pagine di questo periodico, come Socio Fondatore dell'Assonautica di Ancona, della quale era stato Vice-Presidente nel primo decennio durante il quale si era molto adoperato per gettare le fondamenta di quello che poi sarebbe stata la nostra Sezione. Il suo è stato un contributo fondamentale, e siamo contenti di avere fatto appena in tempo, in occasione del trentennale, a ringraziarlo e nominarlo Socio Onorario. Ha trascorso serenamente con noi la sera della cena ufficiale, come si può vedere in questa foto; era visibilmente contento di sentire che non lo avevamo dimenticato. Sono passato a salutarlo nella sua stanza di ospedale, ma dormiva tranquillo e non l'ho svegliato. Mi piace ricordarlo come quel giorno di venti anni fa, quando andai da lui perché avevo una barca e non sapevo dove metterla. Lui risolse il mio problema, in un periodo nel quale ad Ancona chi cercava un ormeggio non trovava risposte, e i pochi Circoli erano per necessità arroccati nel piccolo privilegio di chi era "sistemato". Noi abbiamo continuato, come lui, a risolvere i problemi di quelli che sono venuti dopo, e sono stati tanti. Si tratta solo di sistemare barche, non di grandi problemi, però anche questo aiuta a vivere meglio. *G.I.*

L'avvocato Gianturco alla cena del nostro trentennale.

Iniziative concluse

Visita al Salone Nautico di Genova

La prima domenica di Salone, il 10 ottobre, come sempre da qualche anno è partita la nostra spedizione, numerosa come non mai: 122 persone, due pullman e mezzo (il mezzo era sul tetto di uno dei due, ma non stavano proprio sul tetto, avevano normali poltrone e finestrini…). Coraggio da leoni, tutti puntuali alle quattro, e poi soste lungo la via a raccogliere diportisti sparsi fino a Pesaro. Per la maggior parte i partecipanti erano soci di altri Circoli, e questo ci fa piacere perché vogliamo dare un servizio aperto a tutti. Sul Salone è stato detto tutto sui giornali; noi abbiamo stretto la mano e fatto una bella foto con Mariolina e Giorgio Ardrizzi (quelli di "Patagonia") che stanno per ripartire per il sudamerica, presente ovviamente Giorgio Casti, il Direttore di Bolina, che andiamo sempre a salutare con un bicchiere di vino (suo). I due naviganti hanno ri-promesso di venirci a trovare il prossimo anno. Abbiamo fatto il pieno di nuovi libri per la nostra biblioteca. Visitato il nuovissimo Museo del Mare "Galata" nel porto antico, che insieme all'acquario merita un viaggio. Salutato il nostro Presidente Nazionale ed amico Gianfranco Pontel, attivissimo e di nuovo in piena forma dopo la "revisione" dello scorso giugno. E infine viste pure un po' di barche, ma tanto per poter dire che le vecchie sono meglio delle nuove… Pronti per le quattro del prossimo anno?

Salone di Genova: con Giorgio Casti e gli Ardrizzi.

La Regata d'autunno

Grande rischio di veder andare tutto a monte; la prima data c'è stata burrasca, ma così chiara e onesta che abbiamo potuto annullare la regata già la sera prima, con maggiore comodità di tutti. La domenica dopo pochissimo vento; abbiamo previsto qualunque variante di percorso pur di non annullare (oltre tutto un altro record di iscrizioni, 62) ma non è servito. L'intrepido Presidente di giuria e impagabile Lacerra ci ha lanciato in una impresa marinaresca e in parte ascetica che ricorderemo: 12 miglia, e per chi ha fatto lo spi 20 miglia, a passo d'uomo. Però a conti fatti aveva (quasi) ragione lui: la maggior parte delle barche è arrivata in tempo utile, la prova è stata dura per i nervi ma tecnica, ogni errore si pagava con un quarto d'ora fermi, come

Trilly, barca giuria.

al gioco dell'oca. Solo pochi, dopo aver inutilmente bordeggiato per partire, hanno rinunciato pensando che quella linea fra Trilly e la boa fosse un campo di forza tipo Guerre Stellari, impossibile da passare…
Due cose belle in più: le nostre barche-scuola con a bordo gli allievi a regatare, e la barca della Polisportiva Solidalea, che ha fatto anche piazzamento.
A sera solita grande cena da "Gigetto", maestro nell'adattarsi ai nostri cambiamenti di numero, e ora anche di data: non gli saremo mai grati abbastanza, anche perché come ci rimpinza lui… nessuno.
Il primo assoluto a vele bianche è stato Creola XXL di Paolo Ciasca, Stamura; il primo con spi... Aquilantino, di Rocco Lanari, anche lui Stamura; tutte le classifiche, e l'ordine completo di arrivo con i tempi, li trovate come sempre sul nostro sito.

Gara di pesca costiera

La "sorella minore" della grande gara di pesca d'altura, che resta il nostro evento di riferimento in questo settore, si è tenuta il 3 ottobre con la partecipazione di 10 equipaggi. Il tempo è stato favorevole, e il pescato non ha mancato, anche se in quantità non eccezionale, di indicare con chiarezza chi con fili e ami ci sapeva fare più degli altri. Questa la classifica:
1° Sea Ghost di Fabio Grati - 2° Paol Fram di Massimo Colletta - 3° Malaga di Sauro Sampaolesi - 4° Fely di Paolo Nicoletti - 5° Beluga di Marco Baldoni - 6° Mamo di Vincenzo Monti - 7° Mister One di Enrico Brutti - 8° Saver 540 di Sergio Frezzotti - 9° Itaca di Silvano Guerri - 10° Dorado 28 di Roberto Brugia.

Corsi di vela e di patenti nautiche

Continua con regolarità l'attività ormai collaudata dei nostri corsi. Concluso il corso autunnale di vela-base, che ha "iniziato" quindici allievi, è subito dopo iniziato con quattordici iscritti il corso di vela-perfezionamento, collocato in un periodo tardo-autunnale che mette alla prova la perizia degli equipaggi e anche la disponibilità a subire gli aspetti meno "vacanzieri" della vela. Non hanno fatto una piega, comunque, i nostri neo-marinai: grande entusiasmo, anche nei giorni di cattivo tempo, e una passione contagiosa anche per il gruppo smaliziato ed esperto degli istruttori. Perché se una cosa gratifica nell'insegnare la vela, è proprio vedere attraverso gli allievi l'eccitazione che tutti abbiamo provato tanti anni fa nel governare una barca col vento.
Il Corso Patenti di autunno ha toccato il record assoluto di iscrizioni: ben 36, un numero che mette alla prova l'organizzazione del Cap. Pasqualini; i nostri tre Capitani, i loro collaboratori e la Segreteria, hanno dovuto sdoppiare in due gruppi gli allievi per la teoria, ed organizzare con cura le turnazioni per le esercitazioni pratiche. Però, sotto i baffi dei quali i tre sono dotati, non riescono a celare la soddisfazione di aver creato una Scuola che riscuote la fiducia di tanti aspiranti Capitani.

Atti del Convegno "Porti Turistici nelle Marche"

Dopo molto lavoro di raccolta e sistemazione del materiale, sono finalmente pronti gli atti del nostro Convegno che ha riunito per la prima volta, il 24 giugno 2004, tutti i porti turistici delle Marche, per un censimento delle strutture disponibili e per un esame dei progetti di sviluppo.
Molti hanno apprezzato questa iniziativa, perché se è vero che oggi nelle Marche il diporto nautico è ben servito in alcuni porti, nella maggioranza resta ancora molto da fare, non solo per migliorare la situazione di chi è già titolare di un ormeggio, ma soprattutto per soddisfare le richieste dei molti che vorrebbero entrare nella nautica, ma debbono prima di tutto affrontare il problema di dove collocare la barca.
Sarà interessante per tutti scorrere

questa raccolta di dati, ricca ed accuratamente presentata dai vari Relatori che si sono succeduti a rappresentare ogni porto (anche quelli non ancora esistenti) da Vallugola a San Benedetto.
Il corredo di immagini e filmati era così ricco che alla fine abbiamo optato per il mezzo più agile e moderno: un CD, contenuto in una bella veste grafica, che sarà diffuso gratuitamente in tutta Italia, anche grazie al sostegno economico della Regione Marche, e che è a disposizione in sede per tutti i Soci interessati.

Voglia di festa

Quando si dispone di un motore che fa 10.000 giri, non consuma niente e non inquina (anzi, migliora l'ambiente), qualunque impresa è possibile. Il motore si chiama T-e-r-e-s-a, il nome è registrato a scanso di furti di brevetti, ed ha la capacità di coinvolgere tutti in feste improvvisate ovunque e in qualunque momento; ma non cosine tra intimi, cose in grande dove si mettono insieme cinquanta persone

in un batter d'occhio, con una forte passione per la forchetta. La Nostra dispone di un Segretario operativo precisissimo e telematico, il Furia, e insieme fanno l'asse portante del reparto "feste e basta", cioè senza motivi ufficiali. Ecco alcune immagini, non state a chiedervi le occasioni né le date, perché ogni scusa è buona....

Aldo alle prese col prosciutto dopo la Barcolana.

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

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

Prossime iniziative

La regata di Natale

Come abbiamo preannunciato nello scorso numero, torna la Regata di Natale. Questa simpatica manifestazione velica è nata lo scorso anno; si prevedevano 10-15 barche di irriducibili, invece fin dalla prima edizione le barche sono state tante, oltre quaranta.
Due cose la caratterizzano: la formula semplice (solo vele bianche, un triangolo fisso di 10 miglia) e la destinazione del ricavato delle quote di iscrizione, che va ad una iniziativa di beneficenza. Lo scorso anno è stata acquistata una vela per la Polisportiva "Solidalea", quest'anno il piccolo fondo sarà destinato ad una Associazione di volontariato che aiuta i malati più gravi a domicilio.
E poi una terza cosa che è nata spontaneamente: qua e là si sono visti comparire tanti Babbo Natale tra gli equipaggi, anche se questo non vuol dire che lo spirito agonistico sia venuto a mancare. L'appuntamento è per la domenica prima di Natale, il 19 dicembre; se il tempo sarà troppo brutto rinvieremo al 26 dicembre. Il pomeriggio ci sarà la premiazione, sotto i gazebo, con spumante e panettone.
Alcune note tecniche: il percorso è fisso e a "bastone", con una boa in direzione nord a circa 4 miglia, da lasciare a sinistra. La giuria è a terra, alla lanterna rossa di Marina Dorica, per cui la partenza prevede un allineamento con boa per ovest, l'arrivo un allineamento con boa per nord, in modo da mostrare sempre il lato destro (con il numero) alla Giuria.
Essendo una manifestazione semplificata non ci sarà la classe X2 (d'inverno è meglio uscire in equipaggio…), né la classifica riservata ai soci Assonautica: si corre tutti insieme, divisi nelle solite classi lft.
Un'altra raccomandazione alla quale teniamo molto: le regole sono quelle NIPAM, che prevengono gli abbordi in mare anche in condizioni ordinarie. Questo non vuol dire che non ci sono regole; c'è la sensazione che alcuni forzino un po' le cose, specialmente in partenza e negli ingaggi, e non sono i meno esperti… Al contrario, i "volponi" usano a volte la solita tattica di intimorire gli avversari anche se sanno di avere torto. Questo, in flotte miste con molti non esperti, può portare a pericolose conseguenze, ed ultimamente ne abbiamo viste un po'.
Siccome non è la Coppa America, e non c'è nessuna gloria a partire a spintoni in questo genere di manifestazioni, dove oltre tutto vogliamo portare sempre più gente e non seminare la paura che si va a rovinare la barca o a farsi male, facciamo appello allo spirito marinaresco e gentiluomo che dovrebbe distinguere il velista vero dal gladiatore.

Corso meteo-marino

Torna in febbraio il corso meteo tenuto dal Cap. Stefoni. Si tratta di un corso ad impostazione pratica, rivolto anche ai non esperti, e in questa nuova versione il programma sarà ampliato a trattare la navigazione marina meteo-guidata, con particolare riferimento ai fenomeni dell'Adriatico, che interessano da vicino i nostri diportisti.

Onde al Passetto (foto del Cap. Roberto Sandroni).

Motore: manutenzione e piccole riparazioni di emergenza (I parte)

del Cap. *Franco Pasqualini*

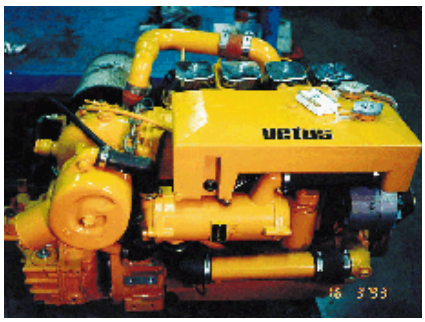
I diportisti che vogliono essere anche bravi marinai devono sapersi improvvisare all'occorrenza motoristi, velai, elettricisti, idraulici, esperti di sistemi di radionavigazione ed avere una conoscenza nel suo insieme delle apparecchiature che compongono la barca.
Per essere preparati a fare piccole riparazioni d'emergenza e modesti interventi di manutenzione è indispensabile avere un minimo di manualità, chi ha paura di sporcarsi o rovinarsi le mani, faccia decisamente un passo indietro. Il più volenteroso degli apprendisti NAVY ENGINEER nulla potrebbe fare senza il supporto di una seria attrezzatura, la cui scelta è in funzione di quale manutenzione vogliamo fare e quale riparazione d'emergenza vogliamo fronteggiare.
Chi pensa che una chiave inglese possa sostituire l'intera serie di chiavi a bussola, probabilmente rovinerà il bullone o dado da smontare e si farà anche male alle mani.
Osservate il motore, la pompa, la tubazione, l'interruttore elettrico sul quale volete lavorare e chiedetevi quale attrezzo serve. Quale attrezzo per fare lo spurgo dell'aria del circuito di alimentazione del ns. motore Diesel? Quale giravite per quelle fascette? Per sostituire il filtro del combustibile che tipo di chiave, a catena o a cinghia? Per controllare un circuito elettrico di quale tester ho bisogno?
Tutte le imbarcazioni, sia a vela che a motore, hanno elementi in comune come l'impianto elettrico ed idraulico, i sistemi di radionavigazione; la vera differenza è nella potenza e se è del tipo ad accensione spontanea o comandata (Diesel o Otto).
I due tipi di motori endotermici hanno in comune elementi come il circuito di raffreddamento, il sistema di avviamento, il circuito di lubrificazione, il sistema di scarico gas di combustione, il sistema di sovralimentazione.
Differiscono nel sistema di alimentazione del combustibile e di come questo è costretto ad incendiarsi all'interno dei cilindri. Il motore diesel è in assoluto il più diffuso nelle barche a vela e nell'80% delle barche a motore. Certamente di tutta la barca nel suo insieme questo è il sistema più bisognoso di manutenzione e soggetto a grandi e piccole avarie. Per intervenire sul motore bisogna avere presente il principio di funzionamento. Nell'affrontare una riparazione o una manutenzione procedere in maniera ordinata e logica perché di una cosa si deve essere certi: se il motore ha sempre funzionato bene e improvvisamente non parte è molto probabile che si tratti di un problema semplice alla nostra portata. I guai grossi, ai quali non possiamo porre rimedio, come valvole che non tengono, fasce elastiche incollate, cuscinetti usurati, polverizzatori difettosi, ecc... presentano dei sintomi inequivocabili molto tempo prima di quel giorno in cui il motore fa i capricci, a meno che il nostro. motore non ci abbia avvertito ma noi non l'abbiamo ascoltato.
Sul prossimo numero cercheremo insieme di simulare delle situazioni di piccole emergenze e di cercarne la soluzione e di attuare un programma di manutenzioni e controlli preventivi.

Per motori Diesel

1. Girando la chiave di avviamento sulla posizione start il quadro elettrico del motore non si illumina: abbiamo un problema elettrico e le cause in ordine di probabilità sono:
a) Un polo della batteria di avviamento è ossidato o lento. Pulire o stringere.
b) Interruttore dello stacca batterie difettoso. Controllare con il tester in posizione di continuità. Nel caso di non continuità tra i morsetti dello staccabatterie, preparare ed inserire un filo di adeguata lunghezza e sezione ponticellando i contatti (tenere sempre pronto uno spezzone di cavo).
c) Il cavo di massa dell'impianto è ossidato o lento. Pulire, ingrassare con vaselina, stringere.

2. Girando la chiave su start, il quadro elettrico si illumina regolarmente ma le luci della strumentazione diminuiscono di intensità ed il motore non gira, anche se in alcuni tipi di motorino di avviamento, si può percepire lo scatto dell'elettrocalamita che inserisce l'ingranaggio del pignone sul volano: abbiamo con molta probabilità un problema di batteria scarica.
Utilizzare, se l'impianto è stato progettato bene, le batterie dei servizi attivandole posizionando lo staccabatterie sulla posizione "both". Se anche queste sono scariche non rimane molto da fare se non chiedersi il perché. Alcuni motori di piccola potenza (max 20-25 Cv) in questa situazione possono essere avviati manualmente a manovella, unitamente all'azione dell'alzavalvole di decompressione.
Questo tipo di avviamento dovrebbe essere fatto come autoapprendimento in occasioni di non impellente necessità, poiché può essere pericoloso per polsi, braccia, gambe se fatto senza la dovuta attenzione. Se le batterie, provate sotto scarica con l'apposita pinza, risultano cariche allora siete veramente nei guai grossi perché avete sicuramente acqua nei cilindri, si dice in gergo che "il motore punta". L'intervento dell'officina è indispensabile e con urgenza.

3. Girando la chiave di avviamento il quadro si illumina regolarmente, posizionandola sullo start non vi è abbassamento di luminosità della strumentazione, si può anche percepire lo scatto dell'elettrocalamita inserimento pignone, ma il motore non si mette in rotazione. Dobbiamo chiederci: il motorino di avviamento è stato mai revisionato? Probabilmente le spazzole sono al limite della loro usura, oppure tra le stesse ed il collettore dell'indotto non vi è buon contatto, vedi polvere, ossidazione, ecc... In questo caso prima di perdere ogni speranza si può provare a dare dei



colpi energici di martello sulla carcassa del motorino con l'ingegnere (vedi martello) e qualche volta il sistema funziona.
Probabilmente le vibrazioni del colpo di martello hanno fatto scendere di qualche decimo di m/m le spazzole aiutando la spinta delle relative molle. Questo non significa che questa operazione possa essere ripetuta con successo altre volte, perché abbiamo ricevuto un ultimatum: **il motorino di avviamento deve essere immediatamente revisionato.**
Se il motorino è stato revisionato in tempi recenti e se siamo certi di non averlo lasciato mai **annegare nell'acqua di sentina**, si può ipotizzare un'interruzione della linea elettrica tra il blocchetto di avviamento ed il motorino. In ogni caso non è quello il momento per stabilire dove è l'interruzione ma è quello di avviare il motore. Con la chiave in posizione start si prende un robusto giravite e si fa ponte tra i contatti del filo rosso + proveniente dal quadro motore e il cavo rosso + proveniente dalla batteria o dallo staccabatteria (entrambi i cavi sono montati, ma isolati, sul motorino di avviamento).
Per i motori Diesel con le candelette di preaccensione qualche dispiacere possiamo averlo al momento dell'avviamento anche da questo dispositivo. In questo caso il motorino di avviamento gira regolarmente ma il motore non si avvia: escludendo la mancanza del combustibile e non prendendo in seria considerazione di avere i filtri completamente ostruiti o pieni d'acqua, poiché ad un buon marinaio questo non può accadere, dobbiamo controllare se la spia dell'inserimento delle candelette si accende regolarmente. Nel caso contrario dobbiamo pensare che non arrivi corrente dal quadro elettrico al relativo relè di inserimento, o che lo stesso relè sia rotto. Anche in questo caso, una volta individuato il relè, di cui avremmo già dovuto conoscere ubicazione e scopo, si procede ponticellandolo. Mantenendo il relè in questa situazione per il tempo previsto di inserimento delle candelette, si procede all'avviamento del motore ricordandoci poi di disinserire il ponte.
L'impianto elettrico di un'imbarcazione è abbastanza schematico e di facile comprensione, ma ha il grande svantaggio di lavorare in un ambiente con alta percentuale di umidità e di salsedine.
Quindi il diportista prima di qualunque manutenzione e controllo deve applicarsi diligentemente ad eliminare con prodotti idonei l'ossidazione e l'umidità nei connettori del cablaggio del quadro elettrico, dai portalampade delle luci interne ed esterne, dai fanali di via, dai relè del salpancora.
(continua sul prossimo numero)

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

Banca delle Marche

Venti di burrasca

Esperienze di mare dei nostri soci

Due situazioni difficili, due diversi approcci alla sfida impossibile col mare. La navigazione di un gruppo di giovanissimi, ma già esperti velisti, che affrontano la difficoltà con lo slancio ed il pathos della giovane età, il più pacato, ma non meno carico di tensione, approccio di un "vecchio marinaio" che ha già vissuto momenti difficili, in mare e nella vita. Il comune denominatore resta la passione per il mare e per l'avventura che esso procura, sempre, anche quando se ne farebbe volentieri a meno.

Uragano in Adriatico

di Alessio Nenna

Il 21 agosto io, e alcuni miei amici, come ogni sabato, siamo usciti in barca, non immaginando di trovarci in mezzo ad un uragano nato al largo di Pesaro ed arrivato ad Ancona in soli 10 minuti.

Quel pomeriggio, che sembrava come tanti altri, in realtà non lo era; le condizioni meteorologiche erano perfette: il barometro segnava sole, una classica giornata estiva; armata la barca e usciti dal porto abbiamo issato le vele e con quel bel garbino di circa 15 nodi ci siamo messi al gran lasco per raggiungere il Passetto, mantenendo sempre una velocità che non scendeva sotto gli 8 nodi. C'era qualcosa di strano quel giorno in mare perché eravamo solo noi, ma era soltanto una coincidenza perché nessuno sapeva di quel che stava arrivando. Ad un certo punto, all'altezza della Sedia del Papa, il vento iniziò a calare fin al punto di farci fermare, tanto che io ed il mio amico Francesco ci siamo tuffati per andare a pulire il log che era bloccato da un così detto dente di cane; saliti in barca dopo 10 minuti, iniziò ad alzarsi una brezza da N/W di 8/9 nodi così che ci siamo messi di bolina stretta per cominciare a risalire. Improvvisamente però il vento iniziò a rinforzare fino a 25 nodi e guardando verso Senigallia vidi dei nuvoloni bianchi e capii subito che erano quelli la causa di tutto quel vento: sapendo che erano diretti verso di noi preparai l'equipaggio a rullare un pò di fiocco, ma nel tempo di impartire l'ordine il vento era già salito di altri 15 nodi. Chiudemmo del tutto il fiocco, capendo subito che c'era qualcosa che non andava: in pochi secondi ci trovammo solo con la randa e 35 nodi di vento con raffiche improvvise e forti, che ci facevano arrivare schizzi d'acqua da tutte le parti. Poco dopo alzammo gli occhi verso Marina e vedemmo una macchia bianca che partiva dall'acqua e andava in cielo come se fosse un raggio di sole che penetrava nelle nuvole, il problema era che non si trattava di un raggio di sole ma di qualcosa di diverso. Urlai: "Che diavolo è quella roba?!!" In pochi secondi tutti i cellulari iniziarono a squillare, capii subito che non era una semplice rivoltura, specialmente quando mi chiamò mia madre per dirmi "dove diavolo sei Ale qui a Marina c'è una tromba d'aria, rientra subito". Chiusi il telefono e saltai in coperta avvisando gli altri della situazione, capimmo che quella famosa macchia, riguardandola bene, non era un raggio di sole ma un gran muro d'acqua che si sollevava verso il cielo. Presi il VHF e mi misi subito in contatto con la Guardia Costiera chiedendo informazioni riguardo cosa stava accadendo.. e loro mi risposero: "mantenete la calma e rientrate subito. È un ordine!" Da come mi avevano risposto alla radio capii subito che c'era qualcosa di veramente grave, il vento era talmente forte che la randa ci aveva fatto perdere il controllo della barca: era impossibile manovrare, bastava un po' di vento che l'albero toccava già l'acqua e quindi, per non correre questo rischio, ammainammo la randa ma, appena mollata la drizza, per l'attrito dei carrelli sull'inferitura la vela non veniva giù, era come se la drizza non fosse stata mollata. Allora io e Francesco la tirammo con forza mentre Marco stava al timone e Andrea era pronto a chiudere il copriboma e raccogliere i parabordi che volavano da tutte le parti (sembravano palloncini!); mentre tiravamo giù la randa con forza la Guardia Costiera mi chiamò per sentire a che punto eravamo e se volevamo assistenza, ma in quel momento ero preso dalla randa perché dal forte vento si stavano rompendo i carrellini uno dietro l'altro. Appena completata l'operazione andai subito alla radio rifiutando l'assistenza di soccorso, ma chiesi subito un'assistenza radio in caso di peggioramento o per eventuali aggiornamenti, dando la mia posizione e comunicando che avevamo difficoltà di manovra ma che nonostante ciò riuscivamo a mantenere il controllo della barca, il motore era al massimo dei giri e la nostra velocità era di appena 2 nodi. Eravamo lì, fermi, costretti a mettere la prua al vento finché ci era possibile perché appena arrivò la tromba d'aria le condizioni peggiorarono, il vento salì a 65 nodi; gli spruzzi d'acqua ci passavano sopra, non vedevamo il musone di prua, le onde in pochi secondi raggiunsero i 6/7 metri d'altezza; l'acqua si sollevava dal mare come fosse polvere venendoci addosso facendoci male per la sua velocità, costringendoci a bere acqua dolce per eliminare i residui di sale dalla gola e dal naso. La situazione era critica: non eravamo gli unici ad essere in mezzo al mare, dalla radio si sentivano altre richieste di soccorso... la nave Superfast, mentre cercava di rientrare in porto, fu costretta a tornare indietro per soccorrere un'imbarcazione che aveva lanciato il May Day a circa 8 miglia dalla costa. Non avevo mai visto una nave modificare la propria rotta per andare a soccorrere un'imbarcazione, e ciò mi ha fatto capire la

gravità della situazione.
Mentre cercavamo di prendere le onde nel miglior modo possibile ci guardavamo intorno per riuscire a capire quando sarebbe finita, ma intorno a noi era tutto uguale, il mare e il vento erano una cosa sola, dalla radio ci comunicarono che il vento era forza 11/12 e soltanto dopo potemmo dire che quella è l'ultima scala del vento ed è classificata come Uragano. La barca continuava a sbattere da un'onda all'altra e quando la prua usciva dall'acqua il vento era talmente forte che sembrava che quasi la volesse sostenere fuori dall'acqua. Continuammo quel calvario per un'ora, ad un tratto decidemmo che eravamo a buon punto per poter provare a rientrare nel porto commerciale prendendo il mare in poppa. Avevamo agito in quel modo perché se fossimo rientrati prendendo il mare al traverso la forza del vento e del mare ci avrebbe fatto sbandare talmente tanto quasi da farci scuffiare, senza contare il rischio che lo scarroccio ci avrebbe fatto sbattere contro il muro della Fincantieri. Appena abbiamo girato e iniziato a prendere il mare di poppa, le onde erano talmente grandi che dovevamo compensare in tempo con il timone, per evitare di straorzare, mentre la barca, su quelle onde, faceva delle planate a 12 nodi, impozzando poi la prua sull'onda dove aveva appena planato; appena entrati in porto ho avvisato subito la Guardia Costiera che eravamo in sicurezza e che non avevamo più bisogno di assistenza, l'unica cosa che ci era rimasta da fare era quella di trovare un posto barca; Andrea chiamò subito la Stamura chiedendo se c'era un posto per la notte.
Mente ci stavamo dirigendo verso la Stamura per ormeggiare sentimmo alla radio le richieste di soccorso che continuavano e, fra le tante, alcune erano anche abbastanza gravi.
Appena ormeggiato la barca ci siamo guardati e ci siamo messi a ridere dicendo "che bella sventolata!!..visto che roba?!!".
Quel pomeriggio doveva essere una giornata come tante altre e invece ci siamo ritrovati in soli 10 minuti in un vero e proprio uragano, per fortuna io e il mio equipaggio riusciamo ancora a raccontarlo!

Notte di burrasca

di Gianfranco Iacobone

Questa volta mi aggrego ad Alessio, per raccontare anch'io un'esperienza di cattivo tempo. D'altra parte converrà prendere familiarità con queste condizioni, come con l'acqua alta che ormai è di casa dentro Marina Dorica. Traversavamo questa estate con rotta diretta su Vis, rotta che come noto è piuttosto lunga; il tempo era poco stabile già alla partenza, alle sei del mattino, e alle sette davanti al Conero eravamo già con una mano di terzaroli, vento moderato al traverso di sinistra (nord). Le condizioni si mantenevano stabili fino al pomeriggio, con navigazione veloce e mare che andava formandosi ma rimaneva maneggevole; prima del tramonto, mancavano ancora 50 miglia, il vento cominciava a rinforzare rimanendo sempre da nord. Saggiamente abbiamo preso una seconda mano "preventiva" prima della notte (con fatica, essendo in due, e bagnati nonostante le cerate) e ridotto il genoa al 50%: la velocità era sempre sopra gli otto nodi, la ruota leggera ma la falchetta spesso era a filo d'acqua. Il mare era ormai "serio", la costa croata (Sebenico al traverso) distante oltre 30 miglia, quindi con un fetch ampio per un vento di oltre 30 nodi.
Non c'è per fortuna alcuna storia da raccontare: a notte il vento è aumentato ancora, fino a 40 nodi, e le onde, di certo sui quattro metri, a volte rovesciavano la testa del frangente nel pozzetto (e fin dentro il naso del timoniere di turno…). La luna era sottovento: perciò le onde si vedevano bene una volta passate, ma sopravvento era buio completo. La barca era equilibrata, andava a 10 nodi, qualche volta con la varea del boma vicino all'acqua. Eravamo, io e Oscar, "serenamente preoccupati", come credo sia inevitabile con quelle condizioni: si sta meglio al timone che a riposo, perché se hai la barca in mano senti che tutto va bene, se no immagini chissà cosa, fra tonfi, scricchiolii, straorzate più o meno controllate e su tutto il vento che "suona" le sartie. Timoni, controlli mentalmente tutto, ti rimproveri quella certa verifica non fatta, quel lavoretto rimandato, quel punto debole che conosci; però hai ancora modo di godere del passo della barca, del fiume d'acqua che corre sottovento, di quando la prua va su e ancora su (ma tanto su) e poi scende dolcemente senza battere sull'onda, e ti rendi allora conto che in fondo è lei, la barca, che sta facendo la maggior parte del lavoro, e tu devi solo stare calmo e non ostacolarla con i tuoi errori. Di certo i discorsi sulla sicurezza ti tornano tutti in mente; non bisogna avere avarie, non sforzare il timone, non far sbattere le vele perché se si strappano sei nei guai, non caricare la barca con troppa tela, sperare di non avere il vento troppo di prua, e se accade poggiare anche a costo di fuggire fuori rotta per ore e ore; legarsi (e a noi non è venuto nemmeno in mente); considerare il motore per quello che è, un aggeggio inutile buono solo per le manovre in porto; stare attenti al punto nave e all'apparato elettrico (per un po' siamo andati su una rotta sbagliata, e abbiamo anche rischiato il blackout elettrico per una banale avaria, bisogna risparmiare la corrente togliendo le utenze non necessarie); programmare l'atterraggio in un punto che conosci bene, se avviene di notte. Poi le comunicazioni: il cellulare (per fortuna) è fuori portata, il VHF dipende da un'antenna in testa d'albero, che si può rompere anche solo se cede un rivetto (per non parlare di tutto l'albero che viene giù: a me è successo, non lo auguro a nessuno). Quella notte abbiamo deciso di far mettere una seconda antenna a poppa. La fine della storia è un arrivo a Komiza all'una di notte sotto un orizzonte di fulmini (i tuoni no, il mare e il vento facevano già abbastanza rumore per poterli sentire), con tanti fari e faretti in più di quelli che speri di trovare, e uno solo è quello buono. E allora ti trovi a contare i periodi e i secondi dei lampi come si faceva una volta, perché ci sarà pure il GPS ma il faro lo vuoi vedere, e se sai che con quel mare non puoi sbagliare rotta e quindi devi andare dritto e sicuro, l'aggeggio elettronico diventa un amico poco fidato, utile, ma al quale non affideresti la vita. E la calma del porto ridossato, le luci del paese, le barche tranquillamente alla fonda e la temperatura che ti ricorda che è estate e non inverno, tutto assume più sapore che se ci fossi arrivato con una smotorata. E dimentichi subito l'ostilità di quel mare, e sei pronto a rifarlo, ma solo dopo una buona dormita.

La nostra barcolana

Storia di una Barcolana, di due barche e di un prosciutto che, simbolo e companatico allo stesso tempo, ha fatto il miracolo di unire due barche rivali e il Circolo che hanno rappresentato degnamente: partito, regatato, tornato ancora in buono stato, il prosciutto ha finito i suoi giorni in una delle tante festicciole delle quali si parla a pagina 8.

La nostra Barcolana

Cronaca del prode marinaio Mauro Marcelli

È venerdì sera; dopo il lungo viaggio sotto la nebbia ci concediamo una gustosa cenetta assieme all'equipaggio di Lady Violet (l'altra gloriosa barca di assonautici venuti da Ancona). Siamo stanchi, ma dobbiamo aspettare il resto della truppa, salutiamo i nostri amici/nemici di Lady Violet che vanno a dormire; quando all'improvviso l'atmosfera si ravviva, sono arrivati i nostri compagni con un ospite d'eccezione, Capitan Aldo reclutato a sorpresa per condurre Lady Violet alla vittoria (l'anno scorso fermato solo dalla mancanza di vento). Rifocillati a dovere usciamo per dare la buonanotte come si deve a Fausto, ma non troviamo altro modo che cullare dolcemente la barca (la falchetta sfiorava l'acqua). Capita la situazione Fausto si unisce a noi. Torniamo a bordo del nostro pullman a vela (un GIB SEA 43 noleggiato a Trieste) e all'improvviso si fa strada un'idea: andiamo a Trieste in barca (noi eravamo ormeggiati a San Rocco di Muggia poco distante da Trieste). Qualcuno è titubante ma non c'è tempo per discutere, il motore è acceso, gli ormeggi mollati, si parte, l'aria della notte è frizzante e il golfo di Trieste illuminato offre uno spettacolo stupendo. Attracchiamo al molo davanti a Piazza Unità d'Italia. Ci facciamo un bel giro del centro in piena notte per poi ritornare sani e salvi (nonostante il tasso alcolico) al Porto di San Rocco per la meritata dormita nella nostra barca. Dopo la notte in mare il risveglio è duro. Ci aiutano il profumo del caffè e una robusta colazione in pozzetto. C'è un po' di vento e vogliamo provare il nostro barcone. Al timone ci alterniamo un po' tutti, la barca spiana le piccole onde come un ferro da stiro ma ci divertiamo. Arriva finalmente l'ora di mettere qualcosa sotto i denti. Giriamo il porto di Trieste per trovare un ormeggio, finché un'altra barca ci ospita di fianco. Poco più avanti c'è il GAP ma la comparsa delle penne fumanti preparate da Riccardo ci fa concentrare solo sui piatti. Però il bello deve ancora arrivare, al grido "su lo spi" i nostri vicini sono incuriositi, non capiscono ma ecco spuntare dal tambuccio, maestoso nel suo piedistallo di legno come uno Stradivari, il prosciutto (grazie Presidente per l'idea di farci accompagnare da un così benvoluto inviato speciale); i nostri vicini sorridono, li sorprendiamo ancora offrendogliene generosamente un bel piatto. La nostra generosità viene ricambiata da una bottiglia di ottimo prosecco, dietro di noi si sono radunati alcuni gabbiani che reclamano qualcosa anche per loro e noi li accontentiamo. Mentre siamo in fase digestiva arriva un marinaio della C.P. che ci ordina di allontanarci in quanto il posto è riservato "ai matti per la vela"; allora facciamo presente che ci spetta di diritto ma il rude marinaio passa alle minacce e allora salpiamo. Lentamente raggiungiamo il porto di San Rocco. Il tempo di fare una doccia poi partenza per Pirano, delizioso paesino della Slovenia, a cena (ci aspetta un bel branzino); al ritorno un po' di relax in pozzetto e tutti a nanna. La domenica facciamo un'alzataccia, un po' di caffè e via verso Trieste. Lo spettacolo davanti a noi è impressionante, un mare di barche che vanno verso il Golfo per la Barcolana. Noi siamo defilati (davanti al castello) il vento è poco c'è onda e la barca beccheggia, stenta a partire ma piano piano va. In mezzo a quella selva di vele cerchiamo di capire dov'è la boa (il grande Capitano ci ha fatto lo schema ma senza il GPS è inutile). Siamo circondati, non c'è spazio per manovrare, ci avviciniamo un po' troppo a un'altra barca e la skipper piuttosto acida ci dà degli "imbranati" (nonostante lei andasse a motore e ci dovesse dare

Sea Shell e il suo equipaggio.

Lady Violet

anche la precedenza), ma poco prima della prima boa con nostra grande soddisfazione andiamo all'incrocio con LADY VIOLET nettamente in testa, la nostra regata l'abbiamo già vinta dato che il lato di poppa senza spinnaker nè gennaker per noi è perso in partenza. Rimane solo l'ultima bolina per recuperare un po'. Ma Lady Violet ci batte nettamente, la sfida è persa ma contro il grande Capitano Aldo e l'Uomo più Cattivo del Mondo cosa potevamo fare? Per la cronaca la classifica finale vede **594° Lady Violet** e **834° Sea Shell**. Tanti avanti ma anche tanti dietro e considerando le barche da crociera che avevamo direi ottimo piazzamento. Torniamo a S. Rocco. L'equipaggio è felice ma un po' stanco e allora sotto con prosciutto, cacio e vinello fresco. Intanto aumenta il vento, sale il mare, piove, ma eccoci al porto; c'è da fare il pieno di carburante, ci avviciniamo al distributore e davanti a noi un mostro di 25 metri (con 40 metri di albero)... è Alfa Romeo. Scendiamo in banchina per ammirarla da vicino, Mr. Crichton ci spiega che la barca è in vendita (se qualcuno è interessato… Riccardo offre 5000 ma non se ne fa nulla) in quanto ne sta costruendo una nuova 10 metri più lunga perché Alfa Romeo è piccola. Si torna a casa. Il cielo scuro e la pioggia battente aumentano la malinconia, c'è un po' di nostalgia per quei pochi metri divisi in 10 persone come una grande famiglia e lasciando Trieste ognuno di noi avrà pensato: che bella LA BARCOLANA .... torneremo!!!!

P.s.: Ringraziamo il Presidente e la Segretaria dell'Assonautica per il sostegno e la collaborazione; grazie anche a Fausto Alba, a Franco Amoni l'Uomo più cattivo del mondo e Paolo Galassi che sfidando i marosi hanno portato indietro sano e salvo l'amato prosciutto. Al Grande Capitano Aldo Scandali semplicemente grazie di esistere. E a tutto il mio equipaggio: la rivelazione della Barcolana lo skipper Luca Bregallini, i grandi tattici (tutti in barca erano scienziati e nessuno lavorava) Francesco Buonviaggio, Family Zaccone Claudio e Teresa (che ci ha procurato il prosciutto), Family Mancini Enrico e Cristiana, Family Nunu Leonardo e Antonella e a Riccardo Furia per l'organizzazione e soprattutto la cauzione versata.

Tutta la spedizione alla Barcolana al completo.

Leggere il mare

di *Alessandro Calabrese*

Ventiquattro nuovi arrivi per la biblioteca dell'Assonautica. Libri e qualche film, tra i quali spiccano l'ormai notissimo "Master and Commander", ispirato ai classici romanzi di Patrick O'Brian ed il classicissimo "Moby Dick", anch'esso tratto da uno dei più famosi libri di mare, l'omonimo romanzo di Melville.

Tra le nuove acquisizioni si trova soddisfazione ad ogni esigenza: i testi per gli autocostruttori (i matti non mancano mai!) così come i resoconti di viaggio e le guide per navigare (o sognare?), ma anche libri di cucina, testi di storia e di storia della navigazione, oltre ai vari romanzi che hanno per protagonista, o almeno per sfondo, il mare.

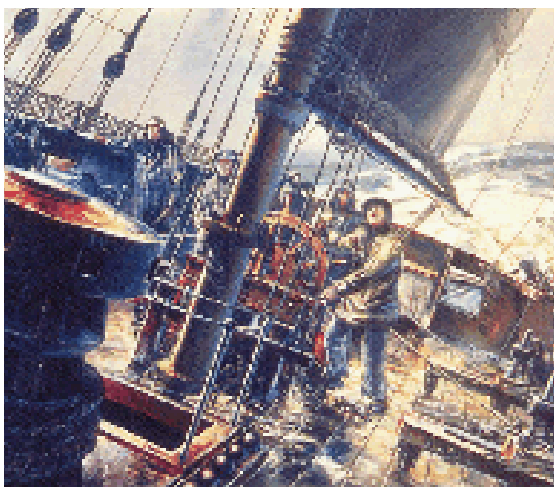
Tra questi la redazione ne vuol segnalare uno, per la sua qualità, sia in termini di intreccio romanzesco, che di stimolo alla conoscenza della antica cartografia nautica e di tutti i problemi di interpretazione ad essa legati.

"**La carta sferica**", questo il titolo del romanzo che vi segnaliamo, è un'opera dell'ormai famoso Arturo Perez Reverte, scrittore spagnolo che, utilizzando i canoni classici del racconto giallo, sviluppa una storia di ingegnosa ricerca di un tesoro sommerso, segnalato solamente da un'antica carta nautica, improvvisamente ricomparsa dopo secoli di oblio.

Accanto agli ingredienti tipici del romanzo d'azione e di mare (le immersioni e i relitti, la navigazione a vela e le burrasche, le pistole e i pugni, un po' di sesso e vari colpi di scena), Perez Reverte dipana un intreccio legato all'interpretazione delle antiche carte di navigazione, alla definizione delle longitudini esatte, alla capacità di interpretare i segni del mare per raggiungere il sognato tesoro.

Il tutto con una prosa felice e scorrevole, in un crescendo di pathos e di emozioni, che meritano una piacevole lettura invernale, in attesa di riprendere a navigare sognando il tesoro vero: quello di poter dedicare più tempo e più risorse alla nostra barca, alle nostre navigazioni, sotto costa o in alto mare.

Nel prossimo numero presenteremo la lista di tutti i nuovi arrivi, con una breve recensione.



CONERO CARAVAN

Nautical Division

Augura Buone Feste a tutti i Soci
e Vi aspetta nel 2005 con altre novità...

imbarcazioni GS NAUTICA

a partire da **5.500,00** euro

Offertissime

IMBARCAZIONI
BÉNÉTEAU

RANCRAFT

FLYER 5.50 Open

VITTORIA 23.60

Gommoni	Tender	Motori
ASSO Prestige	Jrimar ASSO Prestige	EVINRUDE Johnson

S.S. 16 Km 309,700 (uscita casello A14 Ancona Sud) - ASPIO TERME - ANCONA
Tel. 071.95559 - Fax 071.95127 - www.conerocaravan.it -info@conerocaravavan.it