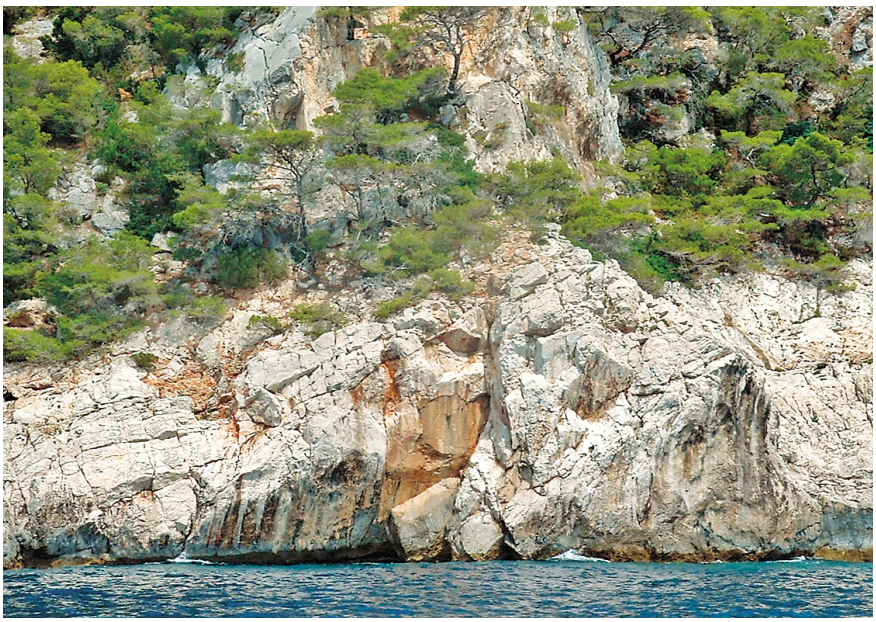
Voglia di montagna

di Gianfranco Iacobone
Presidente

Cronaca pessimistica del nuovo diporto in Croazia

"Che ci faccio io qui?", il titolo del libro di Chatwin (grande viaggiatore) mi tornava a volte in mente durante il mio navigare questa estate in Croazia.
Per chi come me era abituato alle baie solitarie, ai porti disponibili, ai prezzi "amichevoli", insomma ad una nautica che tanti anni fa era per pochi iniziati, si è trattato di una perdita lenta e inesorabile di piccoli e grandi privilegi. Ma questo si capisce: vogliamo o no che sempre più gente vada in barca? Bene, ora ci vanno in tanti. Vogliamo o no che ogni Paese si sviluppi e raggiunga il benessere? Bene, la Croazia si sta sviluppando, i prezzi salgono, i servizi sono di livello più internazionale. Ma allora perché questo rovello da dire "quasi quasi vado in montagna?".
Ho cercato di capire e sono arrivato a queste conclusioni: accanto a una crescita positiva ed accettabile c'è una "mutazione genetica" sia in mare (i diportisti) che a terra (i Croati e i loro servizi) che rende il piatto un po' indigesto.
In mare: va bè, le barche sono tante e ormai si può solo sognare un atollo deserto, ma un po' lontano da raggiungere; peraltro anche le nostre vecchie isolette a maggio e a ottobre ridiventano atolli deserti, bisognerà farci un pensiero. Ma oltre che essere tante, queste barche ormai hanno a bordo strane accolite di "turisti" non marinai, che conti alla mano hanno trovato più divertente (e conveniente) affittare una settimana di barca che una settimana di albergo. Nessuna capacità, nessuna passione per la vela, nessuna cognizione delle regole di precedenza (occhio, davvero si rischia di andare a fondo...), nessun rispetto del silenzio di una baia, delle regole di convivenza in un Marina. Pazienza, il prossimo anno questi cambieranno vacanza... ma saranno rimpiazzati dai loro amici (l'est europeo è grande... ma anche noi italiani siamo tanti), e quando finiranno? Allora torna il pensiero... della montagna. So che sono pensieri elitari e non "politically correct" (il famoso "mi vengono pensieri che non condivido") ma l'animale in vacanza

Dugi Otok.



Sali 2005.

Aspettiamo una vostra foto per il prossimo n° del giornale

n° 24

Voglia di montagna 3
Notizie flash 5
Iniziative concluse 6
Regate 9
Prossime iniziative 15
Motori a benzina 16
Nuove rotte in Adriatico 17
Il punto sul porto 18

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
www.assonautica.an.it
Luogo e data pubblicazione:
Ancona, ottobre 2005
Impaginazione e stampa:
Aniballi Grafiche srl (An)
Stampato in 800 copie

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

è un animale umorale, non tollera intromissioni nel suo territorio, nel mio caso è anche solitario e scorbutico.
A terra, veniamo a terra: la vecchia Yugoslavia aveva creato una bella rete di Marina, che ora sono anche di più e migliori. Ma le barche in proporzione sono di gran lunga di più, soprattutto quelle delle flotte charter che o occupano stanzialmente interi pontili, o "riservano" pacchetti di posti per le loro barche in transito. Il risultato è che alle quattro del pomeriggio (già per me orario demenziale per entrare in un porto) si può essere respinti, anche se si vedono decine di posti vuoti. L'affollamento crea tensioni (lo sanno gli sperimentatori che lavorano con i topolini in gabbia) e allora occhi storti mentre ormeggi (perché non si tira un po' più in là?), occhi storti mentre ancori (sei matto a mettere la tua ancora così vicina alla mia?), corse a motore verso l'imboccatura del Marina (ma poi non c'è posto per nessuno dei due). Da quest'anno una nuova figura: il venditore di ormeggi. Ti "trovo" il posto nel Marina (cioè ti lascio ormeggiare in un posto libero) se mi paghi. Noi italiani, con le nostre vergogne nazionali, non possiamo fare prediche a nessuno, però questo personaggio, che mi auguro di aver incontrato solo io (per inciso, non l'ho pagato) è nato nella bella terra dalmata. E la montagna è sempre lì che aspetta...
A terra non è finita: i servizi a me piace pagarli, ma in rapporto al valore, e direi anche al valore locale, non riferito a Portofino. È normale esigere 12 euro a persona al giorno per navigare (solo navigare) alle Kornati? O 55 euro per una notte al Marina di Piskera (che infatti era per metà vuoto)? E il conto della maggior parte dei ristoranti? Noi abbiamo un passato (non tanto passato) in cui si vendeva il Colosseo ai turisti, che erano spremuti dai pataccari e vessati in tutti i modi, quindi occhio a giudicare gli altri. Giudicare no, ma prendere le contromisure si.
E veniamo alle contromisure. Visto che la vela è un male notoriamente incurabile, e che la Dalmazia resta nonostante tutto la più bella costa del Mediterraneo e comunque l'unica disponibile per chi ha una barca qui da noi, farò così: poca (o nulla) crociera a luglio e agosto; al massimo una settimana. Viceversa, maggio-giugno e settembre-ottobre; magari non per stare a mollo (lo faccio poco anche in estate) ma per veleggiare e vivere la barca. Robuste e adeguate linee di ancoraggio, per stare in baia quando la guerra del Marina (e anche quella del gavitello) è persa. Anzi, con il proposito di non andarci proprio, in Marina, che poi quell'ambientino pre-confezionato non mi era nemmeno mai piaciuto tanto. Riscoprire i tantissimi villaggi e paesi che si stanno attrezzando con trappe e colonnine servizi: prima che se ne accorgano i charteristi passerà qualche anno. Dotare la barca di buona autonomia di acqua ed energia elettrica, ed insegnare ai nostri ospiti a risparmiare l'una e l'altra. Fare una buona cambusa, avere (o essere) un buon cuoco, e andare in ristorante per scelta e non perché non si sa cosa mangiare.
Questa è la linea del Piave: oltre... rimangono traversate invernali e montagna d'estate.

Zlarin.

Fuori c'è mare...

Notizie Flash

Corfù a portata di mano

La porta della Grecia Ionica, Corfù, punto di passaggio e sosta di tutti i nostri diportisti che non si accontentano più della Croazia e cercano altri orizzonti. L'Assonautica Nazionale ci informa che per un accordo curato dall'Assonautica di Taranto il più grande marina di Corfù, Marina Gouvia, offre ai nostri Soci tariffe scontate su tutti i servizi (sosta giornaliera e di lungo termine, vendita materiali, ecc.). Cosa più importante, per ogni esigenza in loco si può fare riferimento al Sig. Marco Montanari, cell. 0030 6945 248780, e-mail hookk@ker.forthnet.gr . Marco, da noi contattato, ci ha confermato la sua disponibilità ed inviato il seguente prospetto-sconti per i Soci Assonautica:
1) ormeggio (anche per sosta giornaliera): 6%
2) ricovero invernale su invaso: 6 mesi allo stesso prezzo dell'ormeggio in acqua: 6%
3) alaggio e varo imbarcazione con gru o travel-lift: 6%
4) pulizia carena con pompa ad acqua ad alta pressione: 6%
5) articoli nautici e materiali per la navigazione ai negozi "NAUTILUS": 5-8% (interno marina) e "Bootman's World" (a fianco uscita principale)
6) articoli nautici e materiali per la navigazione al negozio FORCE 5 ubicato al porto vecchio (città Corfù): 10%
7) noleggio automobili (negozio interno Marina Gouvia): 10%
8) noleggio moto e scooters (negozio interno Marina Gouvia): 10%
9) velaio "DL SAILS " esterno al Marina: 10%
10) Hotel "TELESYLLA" esterno al Marina (aperto tutto l'anno): 20%.
Per i punti 1-2-3-4 accordo già valido ed operativo anche nei marina di Levfkas, Kalamata e Zea (Atene).

Marina Gouvia.

Rimessaggio barche Anconambiente

Anconambiente ci comunica di aver allestito in area ZIPA, presso Marina Dorica, un'area per rimessaggio invernale all'aperto (ma con recinzione, sorveglianza e copertura assicurativa) di imbarcazioni fino a sette metri, al costo di 60 euro/mese IVA compresa. A richiesta anche trasporto e lavaggio.

Un punto di pronto soccorso in Marina Dorica

Grazie ad un accordo tra la Croce Rossa (rappresentata dal neo Ispettore, il nostro Mauro Liviabella) e Marina Dorica, è stato creato un punto di primo intervento sanitario dotato di tutta l'attrezzatura professionale standard. In più, grazie ad una donazione dell'Associazione Amici del Cardiologico Lancisi, il punto è stato dotato di un defibrillatore automatico. La defibrillazione precoce (entro tre minuti dall'arresto cardiaco) è l'unico modo di salvare la vita in assenza di rianimatori professionali. Perciò è in atto una campagna di diffusione di questi apparecchi, che sono dotati di un software capace di "diagnosticare" l'arresto cardiaco in modo corretto ed erogare automaticamente la scarica salva-vita. I nostri Operatori hanno seguito il breve corso che abilita ad usare lo strumento, che si aggiunge alle competenze generali di tutti i Volontari della Croce Rossa. Le attrezzature, che ci auguriamo non debbano servire mai, sono collocate nei locali retrostanti il bar di Marina Dorica, ma possono essere rapidamente spostate sul luogo dell'emergenza.

Assicurazione per il fuoribordo del tender e punti controversi

Il recente regolamento di sicurezza ha prescritto la polizza RC per il motore del tender, anche se di potenza inferiore a 3 CV. Non ci risulta chiaro, per ora, se un pari obbligo esista anche in Croazia, e se la sanzione possa essere applicata anche se il motore non è in uso ma solo trasportato sull'imbarcazione principale. L'obbligo di assicurazione dovrebbe far decadere la necessità di contrassegnare il tender con gli estremi della imbarcazione-madre, ma anche questo aspetto non è chiarito.

Rettifica

Nello scorso numero l'articolo "un nuovo albero è spuntato all'Assonautica" a firma dei "soliti ignoti" non si poteva capire perché mancava la foto principale, quella dell'albero che dopo tante attese era spuntato sulla barca di Edoardo Carletti, la "Principessa Blu". Ecco rimediato, l'albero è qui sotto, con rami e radici.

È nato un'albero.

Iniziative concluse

Scout e marinai

di Enrico Brutti

Sondata la disponibilità di Assonautica di sostenerci e visto il lusinghiero successo della manifestazione già effettuata nel 2003, allora denominata "Altavela" destinata a scout e guide di 14-16 anni, ci abbiamo riprovato, allargando stavolta l'invito agli scout più piccoli (lupetti e coccinelle) e più grandi (rover e scolte).
Il 21 e 22 maggio, si è svolta "AltamareA 2005" iniziativa dell'AGESCI (Associazione Guide e Scout Cattolici Italiani), organizzata dal Dipartimento Alto Adriatico degli scout nautici e dal gruppo scout Falconara 3.

Prima dell'imbarco.

Alla manifestazione hanno partecipato **oltre 250 scouts** provenienti da Veneto (Porto Tolle), Emilia Romagna (Cesena, Alfonsine, Bagnacavallo, Rimini, Riccione) e Marche (Ancona, Falconara e Cerreto d'Esi).

In ... Flotta.

I ragazzi e le ragazze fra i 10 e i 20 anni, insieme ai loro capi, hanno dato vita ad un incontro che li ha visti scendere in acqua con imbarcazioni di tipo diverso ma con un'unica finalità: imparare lo scoutismo alla scuola del mare. Il sabato dopo l'alzabandiera, presso la base nautica del gruppo Falconara 3, sono iniziati i giochi e le attività in spiaggia, la domenica poi tutti in acqua: i lupetti con una uscita su una motonave nelle acque antistanti il porto di Ancona, gli scouts e le guide per una veleggiata fino al traverso del Passetto, su una ventina di imbarcazioni di altura messe a disposizione da alcuni skippers dell'Assonautica di Ancona e di altri circoli nautici, e i rover e le scolte, i ragazzi più grandi, su canoe con le quali hanno navigato da Falconara fino al porto turistico di Marina Dorica; alla fine tutti insieme per la S. Messa di conclusione al Duomo di Ancona, sul colle Guasco, da secoli riferimento per i naviganti.
Due giorni entusiasmanti, che hanno avvicinato i ragazzi al mare e alle attività nautiche, per una esperienza in grado di provocare la consapevolezza che "l'acqua" può essere anche un valido strumento educativo, specialmente per i giovani per i quali "l'ambiente acqua" stimola a trovare in sé la capacità di contemplazione, di coesione, di umiltà, di prendere decisioni; ed in una società come quella odierna, che sembra alle volte aver smarrito i valori di riferimento, questo non è poco. Prezioso, per la buona riuscita della manifestazione, il sostegno dell'Assonautica di Ancona, del Comitato Direttivo e della gentile segretaria Carla oltre che di Aldo Scandali, coordinatore di un nutrito gruppo di skippers, per la stragrande maggioranza soci.

Nave ammiraglia.

Una ventina le imbarcazioni coinvolte che hanno dato vita ad una veleggiata fino al traverso del Passetto, dando la possibilità ad un centinaio di ragazzi e di accompagnatori di vivere una mattinata memorabile, apprendendo dagli skippers, alcuni dei quali ex scout, i primi preziosi rudimenti della navigazione a vela su barche diverse dalle derive.
Un grazie pertanto a Claudio Mercurio con Miele, Roberto Nardinocchi con Milan, Arianna Archibugi con Ghibli, Massimo Fanelli con Baba Yaga, Furio Conti con Sampei, Alessandro Zappi con Pampero, Carlo Bracciatelli con Hemisphere, Franco Amoni con Albachiara, Piergiorgio Sciaratta con Shorty, Liborio Rampello con Free 2, Maurizio Gambini con Dada 2, Gianni Bregallini con Diavolone, Luciano Ternon con Otty, Antonio Flotta con Zefira, Riccardo Pelliccia con Maxi&Mark 3, Stefano Serrani con Mediterraneo, Andrea Scalseggi con Creatura, Emanuele Falcioni con Pandemonio, Sergio Paroncini, oltre al citato Aldo Scandali con Nina ed un arrivederci al 2007.

I canoisti.

Lezioni pratiche corso base di navigazione astronomica ed uso del sestante

del C.I.C. **Gianluca Stefoni**

La notte di venerdì 10 giugno '05 con una visita fuori programma all'Osservatorio astronomico di Pietralacroce (dal sottoscritto realizzata grazie alla cortese disponibilità del Presidente e dei soci dell'Associazione Marchigiana Astrofili che gestisce la struttura stessa) si è concluso il Primo corso per l'utilizzo del sestante.
Il freddo, inusuale per una notte di giugno, non è riuscito a diminuire il piacere di osservare i cerchi di Saturno, i satelliti di Giove, l'incredibile numero di astri di un ammasso stellare o i mari e le ombre di una Luna "avviata" verso il primo quarto.
Lo sparuto drappello dei coraggiosi corsisti sotto la guida del C.I.C. Stefoni, accompagnato anche dal Cap. Pasqualini ed infoltito da parenti ed amici (probabilmente obbligati a condividere la freddissima bella serata), si è intrattenuto anche nel riconoscimento ad occhio nudo delle costellazioni e nella ricerca degli astri grazie alle coordinate (altezze ed azimuth) determinate con l'astrolabio (uno strumento utilizzato a tale scopo).
Mi corre l'obbligo di fare le mie congratulazioni ai corsisti per l'interesse, la vivacità culturale e la capacità di apprendimento dimostrata in questa occasione; in verità anche durante l'esercitazione del 5 Giugno 2005 in località Spiaggia di Scossicci per la "determinazione del Punto nave con altezza meridiana" avevo avuto modo di apprezzare la loro bravura.
Proprio riguardo a questa occasione di utilizzo del sestante, strumento così bello ed importante per la navigazione oceanica e per la sua storia da elevare di rango qualsiasi marinaio lo sappia usare, mi sono permesso di rielaborare un percorso cronologico di quanto fatto dai corsisti nella intera mattinata trascorsa in spiaggia che credo possa essere utile anche per i bravissimi Cesare, Daniele, Flavia, Mauro e Paolo poiché, per il notevole impegno profuso e per la concitazione "della prima esperienza", probabilmente non sono riusciti a redigere degli appunti molto organici.
Lo ripropongo per loro, ma anche per quanti fossero interessati:

Ore 10 30 - All'arrivo si è provveduto a stimare le coordinate del luogo della esercitazione: approssimativamente Lat = 43° 30′ N; Long = 13° 30′ E e a calcolare, in base alla differenza di longitudine con il meridiano centrale del fuso (= 15°), il ritardo del passaggio del sole al nostro meridiano Diff. Long. = 15° - 13°30′ = 1°30′ (che corrispondono a 6 minuti da aggiungere all'ora del passaggio al meridiano del fuso).
Con l'utilizzo delle EFFEMERIDI NAUTICHE 2005 si vede che, per il giorno 5/6/05, il passaggio al meridiano è prevista per le ore 11 58 perciò nella suddetta posizione stimata deve transitare alle 12 04 (con l'ora legale alle 13 04 quindi manca ancora tanto tempo)!
Il gruppo comincia le osservazioni con i tre sestanti a disposizione, tutti hanno fatto più osservazioni con ciascun sestante per verificare differenze e difficoltà; vengono prese misure di altezze ad orari antecedenti il passaggio del Sole al meridiano; ne viene registrata anche una antimeridiana (ha) molto precisa per spiegare la determinazione dell'orario del passaggio dal confronto con un'altra (hp) di uguale altezza da rilevare nel pomeriggio.
Tra osservazioni, spiegazioni e calcoli il tempo è letteralmente volato via!!!!
Pochi minuti prima dell'ora prevista per il passaggio del sole al meridiano, TUTTI in spiaggia ad attendere l'attimo in cui il Sole si bagna per leggere velocissimamente l'ora precisa e l'altezza, quindi registrare accuratamente tali dati per effettuare i calcoli del proprio PRIMO PUNTO NAVE ASTRONOMICO.
DATI dell'OSSERVAZIONE:
altezza osservata ho = 68° 52′ ora osservazione tc = 12h 03m 24s
Elevazione del luogo dell'osservazione metri 1,80
Lembo inferiore del Sole Giorno 5 giugno '05 DALLE EFFEMERIDI Decl. = N 22° 35′.3
CALCOLI:
altezza osservata ho = 68° 52′
correzione strumento ci = 2′.6
altezza strumentale hi = 68° 54′.6
+ correzione Elevazione C1 = 17′.7
+correzione Per l'h osservata C2 = 15′.7
+correzione per lembo sole C3 = 39′.8
-1° = - 1° 00.
altezza vera hv = 69° 07′.8
Utilizzando questo dato nel calcolo
Lat = (90° - hv) + (±Decl.) = 20° 52′.2 + 22° 35′.3 = 43° 27′. 5 N si ottiene la ns. latitudine
E con il confronto tra l'ora prevista per il transito (12h 04m) - quella reale (12h 03m 24s) si ottiene un ritardo di 36 secondi che trasformati in primi d'arco corrispondono ad una Diff. Long. = 9′ da aggiungere alla longitudine stimata per ottenere: 13°30′ + 09′ = 13°39′E, cioè la ns. longitudine.
Ancora complimenti !!!

Indomiti al sestante.

IV Trofeo pesca d'altura Assonautica Ancona

di **Fabrizio Fabretti**

Complice il bel tempo ed il mare calmo (connubio non facile in questa estate), Sabato 3 settembre si è regolarmente disputato il "4° TROFEO PESCA D'ALTURA" organizzato dalla Assonautica di Ancona. Alle ore 7.45 ben ventisei equipaggi hanno preso il largo, partendo dal porto turistico Marina Dorica di Ancona, sfidando la sorte, ansiosi di potersi confrontare con l'ormai quasi introvabile "tonno rosso gigante". Purtroppo come si pensava, l'incontro con il tonno si è reso veramente difficoltoso: solamente alle ore 10.45 l'imbarcazione "Marlin" del comandante ed angler Graziano Mazzarini dichiara l'allamata. Solo dopo tre ore circa di combattimento, l'equipaggio del Marlin riesce a portare a bordo un bel tonno del peso di 117 kg., aggiudicandosi il "4° Trofeo pesca d'altura Assonautica Ancona", in quanto questa è stata l'unica cattura dell'intera giornata. Comunque, lo scarso bottino di prede non ha sicuramente scalfito il motivo trainante della gara, quello di passare una giornata di pesca in allegria ed amicizia. Gli equipaggi e le loro famiglie, si sono ritrovati venerdì 9 settembre presso un noto ristorante della zona per la premiazione della gara e la consegna dei premi, gentilmente donati dagli sponsor, operatori nel settore nautica, pesca e non. Un sentito ringraziamento va alla Banca di Ancona, alla ditta Sicap spa, alla ditta Guerrini spa e alla ditta Conero Caravan che da anni sostengono convintamente la manifestazione.

Il Comitato organizzatore.

Premiazione.

L'equipaggio vincitore.

Regate

Potrete trovare tutte le classifiche complete, e le foto, sul sito www.assonautica.an.it

Conerissimo 2005

Domenica 12 giugno (sempre la seconda domenica di giugno, come da tradizione) abbiamo corso la **nona edizione** del Conerissimo; una bella giornata di vento, anche fresco, che ha movimentato la gara delle 76 barche iscritte.
Ottima come sempre l'organizzazione di Renato Casadei, ormai "collaudato" curatore della manifestazione per conto dell'Assonautica. Alcune barche importanti da fuori, segno di interesse per questa importante classica di primavera.
In categoria Regata le classi erano un po' ristrette, ma in quelle più ampie abbiamo avuto il primo posto di **Maxy & Mark 3** di Pelliccia (su quattro concorrenti della classe V) e di **Silver Age** di Ronconi (su cinque concorrenti della classe VI): due barche che poi ritroveremo alla Regata del Conero nelle stesse posizioni.
Altro bel risultato è stato quello di **Vitamina** di Foghini categoria Crociera Spinnaker, in classe IV su sei barche, e di **Leon** di Paolo Aniballi in classe V su sei barche. Sono i risultati più importanti, e non perché sono barche dell'Assonautica ma perché hanno "combattuto" su più avversari, ma anche gli altri piazzamenti non sono da meno: sono tutti sul nostro sito.

Il nostro piccolo Capo Horn

Cronaca della regata lunga Ancona - Porto San Giorgio - Ancona

Regata che resterà sicuramente un evento da ricordare per tutti i partecipanti. E non solo per i nostri tre sfortunati compagni di avventura che hanno perso la barca, ma speriamo non la voglia di tornare a navigare.
Le barche iscritte erano ventuno, ma potevano essere di più se i temporali e l'instabilità dei giorni precedenti la partenza non avessero dissuaso qualcuno. Un fronte atlantico passava in effetti su di noi dopo due settimane di calura, con una linea di temporali il venerdì, seguita da giro di vento a nord il sabato, con dieci nodi, e ulteriore rinforzo oltre i 25 nodi la domenica.
Quindi una bella discesa al lasco il sabato: partenza regolare dal Passetto alle dieci; quasi tutte le barche hanno tirato su gennaker o spinnaker e hanno divorato a sei nodi il percorso, in rotta diretta. I "cancelli" previsti a Numana e Civitanova erano stati eliminati, perché le previsioni davano un mare che in effetti non c'è stato, con onda di meno di un metro. Un peccato non avere i cancelli, perché la prova sarebbe stata più divertente, con due punti di ricompattamento della flotta e di confronto delle rispettive posizioni. Il sole, anche se velato, e l'attenzione agli spi, con andatura che a volte era poppa piena, hanno fatto passare in fretta le ore. Alle 17 quasi tutte le barche erano all'arrivo. Una bella serata a Porto San Giorgio, tutti ormeggiati allo stesso pontile e poi tutti a cena insieme in una grande tavolata sul molo, arricchita dalle portate preparate apposta per il concorso di cucina "Cooking Cup": si sono viste (e gustate) cose eccezionali, compresi alcuni dolci preparati in navigazione, che una apposita Giuria ha valutato dopo attenti assaggi.
Nella notte il vento ha fischiato, da ponente. Ma al mattino era già da tramontana, e poi da maestrale, con mare formato e intensità sui venti nodi. Dopo un breve briefing in banchina, eliminati anche nella seconda prova i "cancelli", si partiva alle dieci con rotta libera per Ancona. Partenza con rande terzarolate; la barca giuria non riusciva a stare all'ancora, per cui dava la partenza stando alla cappa sui motori. Il mare era da NE con vento da nord, per cui il bordo a mare dava onda di prua (circa due metri), mentre il bordo a terra dava tregua, con l'onda quasi al traverso. Molti hanno cercato onda meno ripida al largo. La corrente, aumentata da due giorni di vento da nord, trascinava inesorabilmente a sud a quasi un nodo.
È stato in questa fase, nelle prime due ore, che si sono avute le maggiori difficoltà: quattro equipaggi hanno preferito ritirarsi, uno a P.S. Giorgio e tre a Civitanova. Qualcuno ha strappato le vele, qualcuno le borose, qualcuno ha rotto le volanti; ma, soprattutto, l'equipaggio del povero "Noi tre più due", che il giorno prima aveva vinto la prova

Bolina (foto V. Tiani).

Arrivati a Porto San Giorgio.

nella categoria "A", ha visto acqua in sentina che cresceva rapidamente. Forse la caduta da un'onda, che a volte era stata davvero violenta per tutte le barche in regata, aveva provocato un danno allo scafo. Il resto della storia è noto: il mayday, la ricerca in mare da parte di una nostra barca appoggio e di due unità della Guardia Costiera, il salvataggio dei tre membri dell'equipaggio poco prima dell'affondamento.
Nel frattempo le altre barche proseguivano, in gran parte ignare dell'accaduto; le condizioni miglioravano, fino a poter rimettere vele piene, ma il bordeggio rimaneva duro, con la corrente contraria che appiattiva i bordi fino a rendere il Conero un miraggio irraggiungibile, sempre lì quasi passato ma mai passato, come un nostro piccolo Capo Horn. Alle sue pendici la corrente era davvero un fiume, e chi non ha intuito che doveva passare bene al largo ha bordeggiato fino a notte fonda. Le avarie sono continuate, ma nessuno si è arreso: piloti automatici fuori uso, tazze del WC staccate dal basamento nel "momento del bisogno" ed altre cose tragicomiche ancora non del tutto raccontate.
Comunque dodici barche sono arrivate entro il tempo limite di gara (le 20,15) e quattro entro la mezzanotte. In tempo per avere la loro parte della cena in Marina Dorica, e partecipare alla premiazione.
Alcune barche avevano a bordo gli allievi dei nostri corsi, altre avevano equipaggi di sole donne, tre erano "solitari" (tutti arrivati ad Ancona), molte erano le famiglie, tutti avevano qualche neofita a bordo. Una regata nata come una veleggiata costiera con intermezzo di due allegre cene è diventata una prova tecnica il primo giorno, una dura bolina di oltre sessanta miglia il secondo giorno. Tutti, forse anche i "lupi di mare", sono scesi dalle barche con la sensazione di aver superato una bella prova e di essere, con modestia, un po' più marinai di prima.

Questi i risultati cumulativi delle due prove:
- della classe A (la piccola) nessuno ha completato la seconda prova
- in classe B un primo posto ex aequo di Lupetto Superfast (Ugo Marinelli) e di Acciaio di Franco Dottori
- in classe C primo posto di Lady Violet (Fausto Alba) e secondo di Corallo (Marco Mastantuono)
- in classe D primo posto di Maxy & Mark di Riccardo Pelliccia
- in classe E un combattuto ex aequo per il primo posto: Hirondelle (Iacobone/Graziosi) e Kaos (Barigelletti)
- in classe F e G primo posto di Marlic, di Sergio Licari.

Risultati completi e distinti per le due giornate sul sito www.assonautica.an.it

Il dolce di Lady Violet.

Cena di banchina a Porto San Giorgio.

Premiazione Gruppo Pelliccia.

Parità sudata....

Ed ora la regata vista da un particolare punto di vista

2-3 luglio, prima regata del solstizio d'estate: quelli del Gargantua

Protagonista: il Gargantua, già nostra "barca scuola".
Personaggi ed interpreti: Andrea Monaco, armatore e comandante del Gargantua, e Daniele, Flavia, Francesco, Gabriele, Gianluca e Paola, tutti neopatentati Assonautica 2005.

Ci ritroviamo insieme con una certa emozione, grati per questa bella idea di equipaggio. Andrea ha fiducia e ci ricorda che ha l'abitudine di vincere... accidenti, funzionerà?
ore 10.00: PARTITI!
Vento in poppa: si arma lo spinnaker seguendo gli ordini del comandante (in realtà un po' preoccupato visto che alcuni di noi non avevano mai armato lo spi di Gargantua e per altri era solo la seconda volta!). Tutto bene, niente caramella e l'equipaggio si alterna alla scotta dello spi. Paola, forte di uno studio approfondito su un apposito libretto, teorizza di orecchie ed altro. Andrea ci invita a "sentire" la barca... La veleggiata procede bene anche se c'è un po' di mare. Arriviamo a Porto S. Giorgio tagliando il traguardo in ottava posizione assoluta. Niente male per ora!
Le gioie del porto. Riordino della barca e dell'equipaggio... ma le fatiche non sono finite. Paola tira fuori le armi per un'altra gara: la "cooking cup". E dopo un po' si diffonde per il pontile un delizioso profumo di torta di mele... che viene presentata ancora tiepida alla giuria. Questa, prima di gustarla, può ammirarne la decorazione costituita dalle zuccherine vele del Gargantua. A questa gara non saremo premiati ma siamo comunque molto fieri del nostro risultato.

Premiazione del Gargantua.

Dopo la cena - porchetta e vino rosso sul pontile come da programma della manifestazione - i più giovani del Gargantua si spingono al luna park, dove reclutano l'ottavo membro dell'equipaggio: Ottone il Pitone che si installa sullo strallo di prua per la notte. Ci deve portare fortuna!
Gli altri si spartiscono i posti letto e il nostro comandante, secondo la migliore tradizione dell'ospitalità, invita un membro dell'equipaggio a dividere con lui la cabina di prua. Mai essere troppo gentili! Il prescelto (non facciamo nomi...) purtroppo russa e... non è il solo!
La mattina si riprende il mare dopo la colazione con torta di mele "maison", pardon "bateau". Ci sono 25 nodi di vento e mare forza quattro! La barca parte con il fiocco piccolo e la randa, ma presto bisogna ridurla con due mani di terzaroli. Manovra perfetta! (o forse Andrea direbbe quasi perfetta?). Si cammina di bolina e si cominciano gli interminabili bordi. Ce la faremo per cena?
Cominciano ad arrivare via radio gli avvisi di ritiro di varie imbarcazioni e guardandoci intorno ci sentiamo un po' soli: dove sono gli altri? L'unico che incrociamo è il solitario "Fausto", che ai nostri occhi diventa un mito: noi siamo in sette e corriamo in qua e in là, come farà lui tutto solo?
Ma, nonostante tutto, la forza del mare non ha alcun effetto sull'intrepido equipaggio che, benché bagnato, continua a manovrare perfettamente. In verità Andrea ogni tanto urla, ma è sicuramente per farsi sentire meglio sopra il vento...
Mentre dalla radio arrivano segnali di equipaggi in preda al mal di mare, si sentono sottocoperta strani rumori di stoviglie. Che sia un topo? Quasi: dal boccaporto compare la faccia sorridente di Gabriele, la nostra "pentegana" che, perfettamente a suo agio sottocoperta, ci offre stuzzichini e melone, fornendo l'equipaggio di tutto ciò che è sottocoperta ma servirebbe sopra. I nostri stomaci sono piuttosto vuoti ma restano perfettamente sotto controllo!
Ogni tanto il timone passa dalle mani esperte di Andrea a quelle di qualche altro membro dell'equipaggio: la barca sembra rallentare, le imprecazioni del comandante coprono il rumore del

Il dolce del Gargantua.

vento. Riusciremo mai a portare la barca "sentendola" e quindi a trarne il meglio delle prestazioni? Comandante facci provare ancora! Arriviamo in prossimità delle "Due sorelle" e il cuore ci si allarga: le barche davanti a noi non sono lontanissime e forse qualche posizione possiamo recuperarla... ma un sordo rumore, presagio di sventura, ci preoccupa. Poco dopo la volante sopravento cede a otto ore di sollecitazioni e cade tristemente sulla coperta, per fortuna senza danni a nessuno, ma per il Gargantua la regata è finita!
Entriamo in porto fuori tempo massimo dopo aver dichiarato l'avaria.
All'ottima cena organizzata da Assonautica sotto il gazebo di Marina Dorica arriviamo mesti e affamati. Ma incredibile... ci premiano! Terzi di categoria la prima giornata, sfortunati la seconda e unico equipaggio interamente composto da neopatentati: il premio è in realtà tutto di Andrea Monaco così come il nostro grazie di cuore per l'ingaggio, per la simpatia, per tutto quello che ci ha insegnato durante il corso per la patente e che continua a insegnarci... e speriamo per molto tempo, a bordo del Gargantua! La patente l'abbiamo conseguita ma ad alcuni di noi tornano alla mente le parole di Giorgio Parra alla fine della prova pratica: il vero giudice è il mare! Sembra che in questa veleggiata ci abbia dato la sufficienza, ma per la promozione a pieni voti da parte sua dovremo, ne siamo certi, ancora far passare molta acqua sotto la chiglia della barca! E ne abbiamo tutta l'intenzione.
A Gianfranco Iacobone e all'Assonautica grazie per la bellissima manifestazione! Ci siamo proprio divertiti... da ripetere! *Quelli del Gargantua*

Regata del Conero 2005

Record di partecipazione, con il muro delle 200 barche superato di dieci, e con la novità di settanta barche provenienti da fuori. E non barche qualunque, se il trofeo per il Circolo che ha totalizzato il punteggio più alto in termini di risultati è stato "portato via", anche se per poco, dagli amici Civitanovesi, dopo cinque anni di dominio incontrastato della Stamura. Quindi la manifestazione esce dai suoi limiti locali, e si avvia a diventare una grande tappa della vela adriatica.
Noi di Assonautica abbiamo fatto bene la nostra parte: abbiamo confermato il titolo di Circolo con il maggior numero di barche iscritte (quarantatrè e non abbiamo sfigurato nella classifica a punti, con un terzo posto dopo Civitanova e Stamura: rispettivamente 47, 42 e 29 punti) e con due importanti risultati: il primo posto di Silver Age di Ronconi (che vince anche il trofeo Stecconi) in classe III, e il primo posto di Maxy&Mark di Pelliccia in classe IV; e tanti altri piazzamenti, che si trovano anche sul nostro sito www.assonautica.an.it.
Maurizio Ronconi, "patron" del team Silver Age, ci presenta così questo bell'equipaggio:

VI Regata del Conero 2005

Trofeo Challenger Riccardo Stecconi

di **Maurizio Ronconi**

Sono proprio contento, è il secondo trofeo che portiamo in Assonautica dall'inizio dell'anno grazie al piazzamento alla Regata del Conero. Credo che il nostro Circolo, "sbocciato" grazie all'abnegazione e all'impegno di Gianfranco e del suo team, con le innumerevoli quanto felici iniziative, stia diventando un visibile competitore degli altri circoli di Marina Dorica anche per l'attività agonistica.
Questa volta non è questione di numero di iscrizione, ma dell'alto livello tecnico dei ragazzi che hanno condotto magistralmente Silver Age. A dimostrazione del fatto che la barca non raggiunge tali prestazioni senza un ottimo equipaggio c'è il piazzamento del Cookson gemello (Cippa Lippa V) il quale, pur ben condotto, non è andato oltre il 19° posto in classifica generale.
Per esprimere gratitudine a tutti i miei ragazzi voglio menzionarli uno ad uno.
A prua lavora **Marco Bruschi**, prodiere proveniente dalle derive che "danza" scalzo tra l'albero ed il pulpito maneggiando tangoni come fossero bastoni da passeggio. Una serie di strambate con l'enorme spi da testa e vento fresco non crea alcun problema nonostante il fisico esile ma resistente e robusto; è rigorosamente vegetariano e, anche nelle situazioni di maggiore tensione, esibisce sempre un sorriso aperto e furbetto
All'albero lavora **Marco Ferretti** detto Ferro. Le drizze corrono velocissime e nei tempi giusti grazie alla sua instancabilità. Non si risparmia mai conservando sempre un sorriso aperto incorniciato in una criniera fulva e lucente.
Sempre a proravia dell'albero si muove tra drizze, campane e varee, **Michele Ricci**, detto Miki. Discreto ed attento esprime sempre un sorriso allegro e compiaciuto intervenendo prontamente alle manovre con competenza ed efficacia.
Alle drizze e all'alto/basso comanda, dal pozzetto, **Luca Pezzoli.** È una risorsa "scippata" all'amico Rossini. Preciso, meticoloso nel mettere sempre tutto in chiaro, anche nei momenti di maggiore concitazione, si occupa pure dell'elettronica e della navigazione al computer.
Alle scotte delle vele di prua **Alessandro Galeazzi** detto Galeò il Braccio. Si pensa che come i rettili sia eterotermo perché neanche con 40 gradi si priva della calda felpa. Alterna espressioni allegre e grevemente ridanciane da vero anconetano a toni più sommessi che tradiscono una insospettabile sensibilità. È un agonista instancabile.
Altro tailer **Luca Tabossi** detto Tato, regatante che ha navigato con derive e barche di tutti i tipi. Efficace e competente rallegra il gruppo con la sua sagacia. Purtroppo gli impegni professionali lo richiamano a Milano e non potremo consolidare la sua presenza a bordo.
Alla randa **Mirco Raponi** detto l'Inglese. Si occupa professionalmente di controllo di qualità ed è la salvezza della barca. Non solo porta la randa "da dio" esprimendo una tecnica affinata con anni di deriva e numerose regate su barche diverse, ma è un Team Manager prezioso ed insostituibile. Da vero inglese esprime un umorismo tagliente quanto pacato.
Al timone **Tommaso Ronconi** detto Tommi. È il mio "sgarrafone" quindi ne parlerò poco. In sintesi direi che è un genio della vela per evidenti

motivazioni cromosomiche. Porta la barca, fa la tattica e timona "schienando" come se fosse ancora sul suo Laser.
Alle volanti **Piero Alessandroni** neofita iniziato alla vela da Tommi. Si è presto appassionato subendo il fascino della barca e dell'ambiente che la circonda. Quando riesce a dormire qualche ora prima della regata è perfetto nel suo ruolo.
A questo punto chi legge si chiederà cosa faccia io. Semplice, tutto quello che manca per vincere; quindi quando non si vince è sicuramente colpa mia.
Godo dell'amicizia dei ragazzi molti dei quali conosco dalla prima infanzia e con i quali ho condiviso l'attività sportiva sin dalle prime trasferte con l'Optimist.
In barca regredisco rubando la loro giovinezza integrandomi in un ambiente splendidamente fresco ed allegro. Le battute, gli scherzi ci rendono magnificamente uguali.
Voglio veramente bene a questi ragazzi che sento un po' figli miei. La loro schietta passione per la vela, l'entusiasmo e lo spirito di "équipe" che si è magicamente creato hanno prodotto performances sportive migliori di quelle espresse da barche maxi condotte da professionisti prezzolati. I miei ragazzi sarebbero dei veri professionisti se non fosse che non percepiscono un centesimo.
Dopo l'entusiasmo per l'ottimo piazzamento, la vittoria di classe e l'assegnazione del Trofeo Stecconi come migliore barca della Marina Dorica è subentrata una certa amarezza per l'insipiente informazione dei giornali locali che hanno scritto della regata più nei tempi dei pronostici che in quelli delle classifiche riportando anche informazioni inesatte e fuorvianti. D'altra parte, il simpatico epiteto con cui in Ancona si apostrofa affettuosamente la testata adriatica un qualche fondamento dovrà pure averlo.

L'equipaggio di Silver Age.

Le quaranta miglia dell'Adriatico

Lega Navale Italiana di Senigallia

Un bell'esempio di collaborazione tra Circoli quello della "40 miglia" dei nostri amici della LNI di Senigallia: noi diamo una mano per la parte anconetana, e loro ci portano molte barche per la Regata del Conero, che di regola viene la domenica successiva.
Quindi domenica 4 settembre 34 barche sono scese sotto spinnaker verso Marina Dorica, e molte di queste erano nostre barche: Foghini con **Vitamina** e Carlozzo con **Cippalippa** hanno ben figurato (classifiche come sempre sul nostro sito, con le foto). Nella foto-ricordo della premiazione vedrete molte facce note...

Premiati della 40 miglia alla LNI di Senigallia.

Regata d'autunno

Così tante barche mai. Tranne le due grandi classiche, Conero e Conerissimo, mai nessuna manifestazione aveva avuto tante barche. Merito, sicuramente, della formula semplice: percorso fisso e vele bianche consentono a tutti di partecipare. Perché il vero problema dell'armatore è trovare un equipaggio; e non un certo numero di amici che per un giorno vengono in barca, ma un gruppo affiatato che sappia fare decentemente una strambata con lo spi, anche con venti nodi di vento. Piano piano arriveremo anche ad avere gli equipaggi, ma intanto una bella gara

(Foto S. Falasca).

semplice e divertente muove tutti, ed è una bella festa. Magari se il prossimo anno arricchiremo la Regata del Conero anche della possibilità di fare classifica a parte per chi corre solo con randa e fiocco, forse vedremo 300 barche in mare, e sarebbe un bel vedere...
Tornando a noi, la giornata è stata fortunata anche per il tempo: una brezza leggera e variabile di direzione intorno al quarto quadrante ha consentito una gara non lenta, e piena di insidie per i salti di vento. Qualcuno ha detto che la linea di partenza era troppo stretta per tante barche, e in effetti poteva essere più ampia; qualcuno ha lamentato comportamenti poco corretti sulle precedenze, e su questo non finiremo mai di dire che un giusto mix di prudenza e di stile in queste manifestazioni è d'obbligo.

Partenza (foto G.Lanari).

Le classifiche complete, con i tempi di arrivo, sono come sempre su www.assonautica.an.it (non c'è più bisogno di dirlo, il giorno dopo ci sono stati duecento accessi...) e i primi sono stati:

per la categoria Regata:
- classe A - Querida di Fabio Sabatinelli, Assonautica
- classe B – Aquilantino di Luigi Lanari, Stamura (primo assoluto)
- classe C – Creola XXL di Paolo Ciasca, Stamura
- classe D – Ringhio I di Riccardo Refe, Centro Nautico
- classe E – Jasmine di Paolo Zoppi, Centro Nautico
- classe F - Belladonna di Giovanni Braglia, LNI Senigallia
- classe maxi – Diavolone II di Sergio Belli, Assonautica

per la categoria Crociera:
- classe A – Jacarè di Carlo Bartolini, LNI Senigallia
- classe B – Brava, di Danilo Dentamaro, Circolo Nautico di Numana
- classe C – Vitamina di Lorenzo Foghini, Assonautica
- classe D – Carpe Diem di Freddi e Tomassoni, LNI Ancona
- classe E – Vittoria di Roberto Romagnoli, LNI Ancona
- classe F – Bellerofonte di Francesco Romitelli, Assonautica
- classe maxi – Asterix di Ennio Molinelli, Centro Nautico

È giusto aggiungere che in categoria Crociera le barche erano molto più numerose che in categoria Regata, e

Bolina (foto S. Falasca).

quindi ci sono stati tanti secondi e terzi posti duramente meritati. La sera una bella cena di premiazione dal nostro "Gigetto", con oltre cento persone, ha concluso la manifestazione. Una cosa nuova di questa edizione è stata un **film professionale** della regata in tutte le sue fasi: due imbarcazioni con operatori hanno ripreso ogni barca e tutte le fasi della gara, anche con belle zoomate con primi piani degli equipaggi. Il film, in corso di selezione e montaggio con colonna sonora, sarà riprodotto in DVD e presentato in forma sintetica durante la **"serata per la nautica" del 19 novembre**, che presentiamo a pag. 15. Il DVD sarà acquistabile a prezzo molto contenuto dalla PCM che lo ha realizzato, e gli ordini possono essere fatti in sede.

Una nuova coppia di rivali (foto S. Falasca).

Prossime iniziative

Salone di Genova

Mentre stiamo andando in stampa è già organizzata la visita al Salone, prevista come sempre per la prima domenica di apertura, il 9 ottobre. Ci sono già oltre cento adesioni, quindi partiremo con due pullman. L'invito è stato esteso a tutti i Circoli di Ancona e a quelli della costa da Civitanova a Pesaro.

Barcolana

È ormai tradizione che un bel gruppo di barche, alcune prese sul posto in charter, porti i nostri colori alla Barcolana. Quest'anno sono almeno cinque: auguriamo a tutti buon vento e ... (hai visto mai?) un buon posto in classifica.

Regata di Natale

Torna, come sempre, la più simpatica delle nostre manifestazioni: si terrà **domenica 18 dicembre**, con data di riserva lunedì 26; si tratta del tradizionale triangolo fisso a vele bianche (percorso uguale a quello della regata di Autunno), ma con giuria a terra, alla lanterna rossa di Marina Dorica. Il pomeriggio "panettone-party" di premiazione sotto i gazebo.

Corsi vela e patente nautica

Il corso di vela-base è gia iniziato, quello di vela-perfezionamento si terrà a seguire, in novembre e dicembre. Il corso patente autunnale invece sta iniziando, con il consueto pieno di iscritti, e si protrarrà fino a gennaio.

Crociera scuola in Croazia

Stiamo progettando una nuova iniziativa dedicata a tutti i nostri ex Allievi delle scuole di vela e patente: una crociera di una settimana in flotta, su barche a vela affittate sul posto, da fare nella prossima primavera. Si tratterebbe di barche uguali fra loro, per consentire anche qualche "regata". La crociera prevede anche un vero programma didattico di navigazione e crociera d'altura. Sarebbe utile avere dai destinatari qualche indicazione di disponibilità e di preferenza del periodo, perché siamo incerti tra la fine di aprile-primo maggio, e la seconda metà di giugno (o entrambi i periodi).

Incontro formativo sulle regole di sicurezza in regata

Intendiamo organizzare prossimamente una serata per passare in rassegna, con l'aiuto di un esperto, le regole di regata e le comuni regole di sicurezza da osservare durante una competizione velica. Il numero sempre maggiore di imbarcazioni che partecipano alle nostre manifestazioni, infatti, crea qualche problema di sicurezza: le regole debbono essere chiare a tutti, ed applicate. Non vorremmo che il carattere non "ufficiale" delle competizioni facesse pensare a qualcuno che tutto è permesso. **Per i casi di infrazione grave e volontaria delle norme di sicurezza stiamo anche prendendo in esame l'eventualità di negare l'iscrizione alle prossime manifestazioni.** Tutti verranno tempestivamente informati sulla data dell'incontro, che potrà essere ripetuto se necessario.

Serata per la nautica

La presentazione del filmato professionale della Regata di Autunno, girato con due videocamere sul campo e montato su DVD dalla PCM di B. Carlozzo, sarà occasione per una serata dedicata in primo luogo alla regata, e quindi rivolta a tutti i partecipanti, ma anche alla nautica anconetana, che sta vivendo un momento di grande dinamismo.
Abbiamo quindi organizzato, sempre grazie all'apporto della PCM e con il sostegno della Confartigianato Marche che ci metterà a disposizione la sua bella sala, una "serata per la nautica" che si terrà **sabato 19 novembre** dalle 17,30 alle 20 nella nuova sede regionale dell'Aspio. Grazie agli sponsor ci sarà un rinfresco, un gadget per tutti, e si potrà vedere una sintesi del film della regata. Ci saranno anche un breve resoconto per immagini delle attività dell'Assonautica, ed una panoramica dei progetti futuri e delle potenzialità della nautica ad Ancona. Il programma dettagliato verrà inviato a tutti i Soci, ai Circoli e ai partecipanti alla regata.

Manutenzione e piccole riparazioni di emergenza
(III parte: motori a benzina)

del Cap. **Franco Pasqualini**

Cari amici diportisti della mano nera, come promessovi concludiamo il nostro incontro sulle piccole manutenzioni e riparazioni dei nostri motori, prendendo in esame i **motori a benzina**.
Questi motori si dividono in tre gruppi: motori entrobordo, entro-fuoribordo, fuoribordo; i primi sono certamente in numero limitato anche se con potenze più importanti.
Il fuoribordo, pur vantando anche applicazioni in potenza di tutto rispetto, coprono certamente la fascia d'utenza medio-piccola fino ad equipaggiare il motore del nostro tender.
Le problematiche di funzionamento dei motori a benzina non differiscono sostanzialmente dai motori diesel avendo in comune il sistema di raffreddamento, la lubrificazione, l'avviamento, la sovralimentazione, l'alimentazione del combustibile e la generazione d'energia elettrica.
La differenza sostanziale è nel tipo e nell'utilizzazione del sistema di accensione del combustibile; nei motori più datati a benzina il sistema a carburazione, unitamente allo spinterogeno, alla bobina, permettono piccoli interventi da "fai da te" del tipo la pulizia del carburatore, da farsi comunque in caso di necessità estrema ed avendo sempre quel minimo di manualità ed attrezzatura a cui si faceva riferimento nel precedente articolo.
Il controllo, la pulizia ed eventuale sostituzione delle candele non presentano particolari difficoltà se non l'uso appropriato di una specifica chiave e la conoscenza del giusto grado di serraggio e l'attenzione a non confondere i cavi delle candele.
La solita raccomandazione è quella di lavorare con metodo pensando che per fare un buon "lavoro" manuale c'è bisogno di una buona dose di conoscenze e d'intelletto. Nel caso dei motori a benzina più recenti le cose sono molto più complicate perché il carburatore, sistema accessibile e relativamente semplice, è stato sostituito dall'iniezione e il controllo di quest'ultima dall'elettronica.
Nel caso d'avaria nel sistema di accensione-iniezione non possiamo fare nulla, a meno di avere attrezzature e competenze specifiche, se non sperare in un compassionevole rimorchio.
A dire di molti ed io mi unisco a loro, se l'elettronica ha permesso di aumentare le potenze e diminuire i consumi, ha anche reso meno affidabili le nostre barche, o per lo meno più vulnerabili.
A questo problema si è cercato di ovviare dividendo il sistema di accensione-iniezione in due blocchi distinti, cosa che permette di far funzionare il motore a potenza dimezzata confidando in un'avaria non totale ma parziale del sistema.
Questo non tiene conto comunque che in condizioni di mare severe il controllo della potenza è fattore essenziale.

Nel caso del carburatore qualche goccia d'acqua nel combustibile creava problemi, ma non quanti nel sistema di iniezione che, pena il blocco degli iniettori, non può venire assolutamente a contatto con l'acqua. Quindi particolare cura deve essere posta per non permettere l'inquinamento della benzina e per l'efficienza dei decantatori e relativi filtri.
Un controllo accurato va sempre fatto al sistema di aspirazione dei gas nel vano motore (motori entrobordo, entro-fuoribordo), controllando che le bocchette e relative tubazioni siano efficienti e non rotte.
Soprattutto dove l'impianto di aspirazione è manuale ci si ricordi sempre che questo deve essere attivato per tre minuti prima di mettere in moto.
Su molti impianti questo sistema è automatico e nel caso di avaria al sistema il motore di propulsione non parte; per

IN MARE CON IL FREDDO: NO PROBLEM!!!

Una geniale invenzione di una giovane azienda fiorentina potrebbe aver risolto definitivamente il disagio dell'utilizzo della ns. imbarcazione nel periodo invernale o in quelle umide giornate di primavera o autunno. L'azienda è la Time Out, la quale presenta in anteprima ai ns. soci. ***"HOT" la maglietta riscaldante.***
È una novità assoluta in quanto è la prima maglietta che, attraverso l'utilizzo al suo interno di una apposita cartuccia, sprigiona per 12 ore un piacevolissimo calore. Grazie inoltre ad una tasca amovibile, il calore può essere a discrezione spostato in qualsiasi zona della schiena. Ma la Time Out non è nuova a queste iniziative. Infatti come non menzionare l'ormai famoso. ***"NECKY",*** un colletto rivestito di morbido pile, esportato in tutta Europa che, utilizzando lo stesso sistema della maglietta, è in grado di sprigionare un piacevolissimo calore sulla parte superiore della schiena. Con NECKY, lo scaldacollo, addio cervicali, reumi alle spalle e torcicollo. Per una più approfondita presa di contatto con questi rivoluzionari prodotti, presso la ns. Segreteria sono disponibili i campioni di HOT, nelle due misure (L/XL e S/M), e NECKY, nelle due classiche colorazioni.
Naturalmente per chi fosse interessato è possibile ordinare questi prodotti a prezzi esclusivamente vantaggiosi, riservati ai soci Assonautica, parenti ed amici.
Per ulteriori informazioni e/o ordini visitate il sito della Time Out Italia: www.hotsport.it e www.necky.it

ovviare all'inconveniente è necessario conoscere il cablaggio e fare un "ponticello". Questa è una cosa da apprendere prima che accada di doverlo fare per necessità. Occorre prestare particolare cura e controllo che i cavi delle candele, i loro terminali, le schede elettroniche, le bobine, gli spinterogeni, e carburatori se ci sono, non vengano a contatto dell'acqua, tanto meno di quella salata; quindi non fate economia di bombolette al silicone con cui cercherete di ricoprire, con un sottile film isolante, quanto di elettrico faccia parte del motore. Per i piccoli motori fuoribordo si possono aggiungere il cambio dell'olio del piede ed il controllo e la sostituzione della girante pompa di raffreddamento; qualora si riscontrassero tracce d'acqua nell'olio o lo stesso si presentasse emulsionato (color biancastro), controllare le guarnizioni dei tappi scarico olio: se queste sono efficienti dobbiamo ritenere che la tenuta dell'asse dell'elica sia rovinata e dobbiamo conseguentemente ricorrere. È importante considerare che questi controlli e queste manutenzioni siano fatte in maniera continua e non certamente all'inizio della stagione estiva, per evitare guai grossi ed un sostanzioso salasso alle nostre finanze. Buon lavoro e vento in poppa (lo si dice anche per i motoristi).

Nuove rotte in Adriatico

di **Paolo Dal Buono**

Il nostro amico Paolo, che tutti conoscono, oltre che persona amabile e divertente, è anche Vice Presidente Nazionale dell'Assonautica. Da 17 anni, infaticabilmente (ma nel farlo si diverte anche...) organizza e guida una flotta di diportisti delle varie province dell'Adriatico, per un giro che percorre a tappe tutto il nostro mare. Quest'anno però ha voluto passare le "Colonne d'Ercole" ed entrare prima in Montenegro, dove nessuno di noi andava più da prima della guerra, poi in Albania, dove nessuno di noi è mai stato, e infine in Grecia Ionica. Ha aperto nuove rotte, il nostro amico Paolo-Colombo, nuove opportunità per il turismo nautico, e non si è limitato a fare crociera: ha preso accordi e riferimenti, insomma ha davvero aperto una strada. Questo è il suo racconto, un po' sintetico perché lui è uomo di azione e non di parole...

Le barche di "Appuntamento in Adriatico" al Marina di Orikum.

Appuntamento in Adriatico 2005 – XVII Edizione

Per la prima volta, quest'anno, abbiamo percorso l'intero periplo dell'Adriatico, visitando tutti i Paesi che ad esso si affacciano: Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania, Grecia Ionica e le sette Regioni Italiane.
Non mi soffermo sulla costa croata giacché voi, amici d'Ancona, ne siete senz'altro i più documentati conoscitori, mentre volentieri descrivo ciò che s'incontra in Montenegro ed Albania.
In Montenegro i porti praticabili sono tre: Cattaro, Budva e BAR. È possibile pagare la tassa di stazionamento per un solo mese (circa 90 euro per una barca di 11 metri). La moneta ufficiale è l'euro e la vita costa ancora poco (si pranza con 11/15 euro e l'ormeggio giornaliero, con corrente elettrica ed acqua costa circa 20 euro). Un ottimo servizio e molta professionalità l'abbiamo trovata a Bar, nella banchina dotata di distributore di carburante e servizi, gestita da Sciascia Juranic, tel. 333 7926448 – 00381 69 469092 – che risiede pure in Italia - dispone di meccanici ed attrezzature notevoli e prezzi interessanti.
Ma l'evento importante è stato l'accesso all'Albania. Le nostre 14 barche credo abbiano tutte provato l'emozione che, nell'antichità, si poteva provare varcando le colonne d'Ercole! Abbiamo navigato per 160 miglia vedendo sulle coste solo tre o quattro case al di là dei centri abitati; si vede solo una natura incredibile. Chi pescava alla traina ha catturato il pesce spada e palamiti.
Chiamando in VHF, sul 16 risponde la nostra Guardia Costiera e Guardia di Finanza, chiamando sul 15 risponde la Guardia Costiera albanese, sempre in italiano.
L'unico problema di questi Paesi è la

Altra immagine della banchina di Orikum con le nostre barche.

burocrazia all'atto dell'ingresso nei porti- dogana e polizia.
Tale problema è superato in Albania presso il marina di Orikum, nella baia di Valona. Questo porto turistico è stato realizzato da imprenditori italiani. È dotato di tutti i servizi ed i gestori provvedono a superare ogni forma di inutile burocrazia. Ho apprezzato il coraggio imprenditoriale dei signori Giorgi e, soprattutto, le loro doti umane nel mettere a proprio agio ognuno del gruppo e nel far sentire famigliari quei luoghi.
Mi permetto di dire, a voi colleghi diportisti anconetani: l'estate prossima allungate il bordo oltre Dubrovnik, andate tranquillamente in Montenegro ed Albania. Rivolgetevi al Marina di Orikum, anche con chiamata telefonica ai numeri italiani 333 9491640 e 335 228634.
Se poi la vostra disponibilità di tempo vi consente di aggregarvi ad "Appuntamento in Adriatico", sappiate che il nostro programma prevede senz'altro il ritorno in quei Paesi, ed il navigare insieme rappresenta un'ottima occasione di Associazionismo e creazione di rapporti umani importanti.

Il punto sul porto

di **Gianfranco Iacobone**

Tre temi della massima importanza in queste ultime settimane:

1. i **lavori di edificazione** proseguono su entrambi i lati del porto, e a giorni compariranno sull'edificio ovest i pilastri verticali che daranno l'avvio alla struttura prefabbricata; sono in fase di definizione i contratti di cessione da Marina Dorica ai Circoli e ai Privati, e sono stati definiti i relativi prezzi. Chi fosse interessato agli immobili (sono offerti moduli da 60 mq con servizi, sia al piano inferiore che al rialzato dell'edificio ovest) può contattare Marina Dorica, che darà tutte le indicazioni necessarie. La nostra sede è definita da tempo (quattro moduli al piano superiore, lato porto) e i dettagli del progetto possono essere visionati in sede. Il piano di finanziamento, su 25 anni, ci consentirà di affrontare questa realizzazione senza oneri aggiuntivi per i Soci.

2. la creazione di **nuovi ormeggi** finalizzati non all'aumento dei posti ma alla risoluzione dell'annoso problema della insufficiente larghezza dei posti da 10 metri sembra possibile entro i prossimi mesi: speriamo, per la prossima primavera, di poter affrontare serenamente gli inevitabili cambi di imbarcazioni che ogni anno creano non pochi problemi sia ai Soci che al Circolo.

3. la novità più importante: Marina Dorica ha deciso di iniziare l'iter progettuale che porterà alla realizzazione della **seconda darsena.** La richiesta di posti barca in Ancona e dintorni è molto forte, e tutti sanno che chiedere anche solo di affittare un posto in Marina Dorica è impresa disperata. Questo sta portando molto in alto le quotazioni dei posti barca, ma ciò non è un bene perché la nautica in questo modo muore: le risorse finanziarie si debbono spostare dalla barca al posto barca, l'utenza finisce col ridursi e limitarsi solo a soggetti ad alto reddito, e alla lunga tutta la nautica locale ne soffre e ritorna a quello che era trent'anni fa. Prima di realizzare Marina Dorica avevamo ad Ancona 700 barche: è bastato fare 1200 posti per riempirli in un anno; ora noi, Assonautica, abbiamo 400 richieste di posto barca. Quindi c'è spazio per fare questo altro passo avanti. Sia detto per inciso: l'Assonautica ha raccolto queste richieste per dare un minimo di "presenza" a questi futuri diportisti che non possono ancora acquistare una barca, e per dimostrare ai Poteri politici che questa richiesta esiste. Non per prevaricare gli altri Circoli o creare "precedenze" nelle future assegnazioni. Comunque una cosa la vorrei aggiungere: gli altri Circoli dovrebbero mostrare la diligenza di farsi carico delle aspettative dei propri associati o comunque di chi non ha un posto barca, altrimenti si deve dedurre che fino a quando i Direttivi sono fatti da persone che hanno ben sistemato la propria barca....

Comunque, speriamo che questa seconda darsena si faccia, dipende solo dall'iter burocratico del progetto, perché sul piano tecnico e finanziario Marina Dorica non ha problemi: le risorse ci sono nell'utenza stessa. Se le cose andranno bene (ma bene) tra cinque anni potremmo vedere altre 6-700 barche in mare: il più grande porto dell'Adriatico, nuovi servizi per i diportisti, tanti nuovi amici che vanno per mare e partecipano alle regate... Un sogno che potrebbe non essere tanto irreale, a meno che la nostra specialità nazionale, che è quella di farci del male da soli, non ci si metta di mezzo...