



ASSONAUTICA Ancona

Anno 6, n. 17 - Settembre 2019

Poste Italiane Spa - spedizione in abbonamento postale 70% - CN AN



La radio in mare

Sant'Andrea in Pelago

Grecia Ionica

Regate

Masini
CENTRO OTTICO

Optometriști dal 1966

Corso Mazzini, 154 | Ancona | Tel. 071.204325 | info@centrotticomasini.com www.centrotticomasini.com



IL NEGOZIO PER TUTTI GLI APPASSIONATI DEL MARE
VASTA GAMMA DI PRODOTTI, ACCESSORI E ABBIGLIAMENTO



PORTO TURISTICO LA MARINA DORICA
VIA MASCINO, PALAZZINA SERVIZI OVEST 60125 ANCONA - TEL. 071-2075967 - WWW.CONERONAUTICA.IT



Accessori e articoli per la pesca

Soci Assonautica **Sconto 15%**

Sommario

- 3 Editoriale
- 4 Autunno culturale
- 5 La meteorologia e i cambiamenti climatici
- 6 Grecia Ionica 2019
- 10 Sei per tre
- 13 Conerissimo 2019
- 14 Campionato Invernale 2019
- 15 Convegno sulla salvaguardia della vita umana in mare
- 17 La pazienza del diportista ha un limite?
- 19 Sant'Andrea in Pelago (Svetic)
- 22 Notizie in breve



foto Veronica Benigni,
Regata di Primavera 2019

Assonautica Ancona

già Newsletter Assonautica Ancona
anno 22 n. 65

Editore:

Assonautica di Ancona

Sede Legale, Base Nautica e segreteria:
60125, Ancona, Via G. Mascino, 3/h
Cell. 340.1422005

Periodicità:

Quadrimestrale

Aut. Tribunale n. 1/14 del 26/2/2014

Direttore responsabile:

Roberto Senigalliesi

Redazione:

G. Iacobone, A. Abbate, A. Flotta,
C. Mercurio, C. Polacco

Amministrazione pubblicitaria:

Segreteria Assonautica

Grafica e stampa:

Tipografia Bellomo Srl
Via Gabrielli, 10 Ancona

info@assonautica.an.it

www.assonautica.an.it

Ancona, Settembre 2019

Stampato in 800 copie

Publicato online sul sito

www.assonautica.an.it

Cari amici,

mi auguro che le vostre vacanze siano andate bene e che vi siate divertiti e quindi siate pronti ad affrontare le prossime stagioni pieni di carica positiva.

Quest'anno la mia crociera in Croazia è stata speciale perché ho portato con me la mia nipotina di quattro anni affidatami dai genitori! Potete ben capire con quanta preoccupazione abbia affrontato la preparazione della barca, la sicurezza a bordo, la verifica di giorno in giorno della situazione meteorologica e soprattutto la traversata notturna. Tutta questa responsabilità mi è pesata ma vedere la gioia della mia nipotina nello scoprire la barca, le vele, il mare, i bagni, le baie, gli isolotti deserti, il silenzio o lo sciacquio dell'onda in navigazione, le notti stellate ma anche il suo affrontare con serenità i colpi di vento e gli scrosci d'acqua (ovviamente in porto) è stata per me una grande soddisfazione divenuta ancora più grande nella speranza che questa esperienza possa condurla a coltivare la mia stessa passione, che era di mio nonno (che non a caso si chiamava Marino), di mio padre ed oggi è di mio figlio. Scusatemi per questa digressione ma essere nonni porta anche ad essere un po' mielosi. Per quanto riguarda i futuri programmi nella nostra associazione vedremo di fare il possibile per organizzare momenti di socialità che possano farci stare insieme gioiosamente e a questo fine tutto il consiglio direttivo si adopererà in tal senso. E' importante però che anche da parte di tutti i soci ci sia voglia di partecipare e, perché no, di suggerire iniziative che potremmo attivare per stare insieme sia nella nostra bella sede o dove potrà capitare.

Andando alle questioni del nostro porto turistico dobbiamo dire che i posti barca sono tutti occupati e che le morosità si sono ridotte consistentemente, segno di un andamento di ripresa del settore e che la crisi post 2011 è superata. Oltretutto occorre constatare che si sta incrementando notevolmente l'apprezzamento di Marina Dorica; pensate che i transiti nel 2016 sono stati 450, nel 2018 700 e probabilmente nel 2019 ne conteremo circa 1000. Da osservare poi che mentre prima il nostro porto turistico era più che altro utilizzato come porto di transito ora è divenuto una tappa per visitare le bellezze della nostra città, del nostro territorio marchigiano e godere delle baie offerte dal Monte Conero.

Quindi il porto deve essere mantenuto ai massimi livelli e soprattutto bisogna garantire fondali adeguati, per cui si sta mettendo mano alla realizzazione di un intervento straordinario sulla diga nord che elimini l'insabbiamento provocato da deficienze costruttive poste alla radice della stessa diga, creando peraltro un banchinamento più ampio che renderà più facile l'attracco ed il trasbordo. Il progetto è pronto e si stanno attendendo le autorizzazioni necessarie; per garantire comunque l'agibilità del porto sono stati eseguiti i soliti dragaggi sulla imboccatura. La attesa realizzazione della scogliera di protezione dell'imboccatura prevista nel progetto del Lungomare Nord eliminerà i fenomeni di insabbiamento e quindi la speranza è che questa opera possa essere avviata e realizzata al più presto. Oltretutto con tale progetto si verrebbe a creare uno specchio d'acqua davanti al Triangolone con tanti possibili utilizzi funzionali al porto e alle attività dei circoli nautici.

Dopo aver installato illuminazione al led su tutte le aree esterne, e le colonnine a consumo che inducono a ridurre gli sprechi, si sono approntati progetti per impianti fotovoltaici sia sul lato est che sul lato ovest, cosicché, se si otterrà un adeguato contributo finanziario dalla Regione, potranno essere convenientemente installati pannelli per produrre più del 50% del fabbisogno di energia elettrica oggi necessaria, così da far diventare il nostro porto sempre più ecologico.

Paolo Manarini, Presidente



Autunno culturale

di Gianfranco Iacobone

Le giornate si accorciano e noi, senza smettere di navigare (anzi, forse questo è il periodo migliore), la sera riscopriamo il gusto di ritrovarci a parlare di mare, di viaggi e di avventure.

Riprende così la nostra tradizione su due filoni: il ciclo **Andare per mare**, dedicato ai neofiti ma anche a chi ha voglia di scambiare esperienze di navigazione, e i **Sabati in Assonautica**, che ci accompagneranno fino a marzo del 2020. Il ciclo "Andare per mare", gratuito, lo terrò come sempre il mercoledì sera dalle 21 alle 23 ed inizierà il 23 ottobre con cinque serate, termine il 20 novembre. Dovremo essere non più di venti, e la precedenza verrà data ai soci e a chi non ha mai partecipato. La formula è sempre la stessa: attorno

a un programma di massima si divaga sui temi più diversi, e ognuno può raccontare e dare il suo contributo di esperienza.

I "Sabati", sempre alle ore 17, inizieranno il 9 novembre. I temi e i relatori sono ancora in gestazione, e c'è spazio per fare proposte e per proporsi con argomenti nuovi. Coordinatore, come sempre, il sottoscritto; contattatemi tramite la segreteria.



lprassociut.it

PANE E DOLCI DI QUALITÀ.

TACCALITE

OGNI GIORNO, DAL 1863

**PANE
DOLCI
PIZZA**

Torrette
Collemarino
Falconara M.ma
Castelferretti
Chiaravalle

La meteorologia e i cambiamenti climatici vanno a braccetto per farvi dei dispetti!

di Maurizio Melappioni

Il passo successivo, dopo aver conseguito la Patente Nautica, è quello di acquisire una educazione marinaresca di affinamento che generalmente avviene nel tempo con l'esperienza, eccetto quella meteorologica dove invece occorre una vera e propria formazione. L'esperienza in questo caso è molto spesso relativa o addirittura empirica e le decisioni non ponderate possono condurre a situazioni difficili da gestire o addirittura pericolose. Infatti nel Centro di Istruzione per la Nautica presso l'Assonautica di Ancona si inserisce nella tradizione dei corsi di perfezionamento quello della Meteorologia per la Nautica, che da oltre ventitre anni organizzo e tengo personalmente. Dal 2007 ho modificato il programma di insegnamento portando il corso ad un "livello alto" denominandolo Master in Meteorologia Nautica e inserendolo a pieno titolo nella tipologia dei corsi formativi. L'obiettivo è formare l'allievo in una delle arti marinaresche d'eccellenza, la Meteorologia Nautica, attraverso l'uso consapevole dei dati oggi disponibili su Internet e non solo. Il corso infatti integra alle leggi della fisica dell'atmosfera anche gli insegnamenti nella lingua dei segni premonitori del tempo che un tempo venivano tramandati di padre in figlio nella popolazione di chi navigava per vivere, i pescatori. Regole ancora valide, che se conosciute si integrano bene con gli strumenti che abbiamo oggi a disposizione trasformando le conoscenze teoriche nella vera arte marinaresca in meteorologia. Il programma è stato sviluppato per chi va per mare e quindi gli argomenti scientifici sono stati trasformati in forma intuitiva e

pratica senza l'uso delle formule matematiche, accompagnando per mano l'allievo con frequenti esercitazioni periodiche pratiche su situazioni vere. La frequentazione del corso non richiede conoscenze approfondite, sono date per acquisite le cognizioni minime di base studiate nei corsi per patenti nautiche per raggiungere le competenze necessarie. Uno degli obiettivi del piano di insegnamento è il riconoscimento delle situazioni pericolose per la navigazione e quindi come affrontarle in sicurezza o meglio evitarle, attraverso una ampia rassegna di analisi documentate e realmente accadute. La formazione finale consiste nell'ottenere le competenze necessarie alla pianificazione della navigazione condotta in sicurezza. E' infatti responsabilità del Comandante dell'unità da diporto anche la scelta delle condizioni meteo climatiche di sicurezza in funzione della rotta da seguire. Grazie all'esperienza pluridecennale del docente, sia nell'ambito dell'insegnamento in meteorologia sia come Weather Routier di Terra a livello oceanico,

l'allievo sarà accompagnato verso una formazione di alto livello passo dopo passo. Con il 2019 infatti il corso prevede per la prima volta una estensione ulteriore **facoltativa**, una sorta di stage pratico con a fianco il docente. Lo scopo è quello di rendere più solida la formazione acquisita attraverso simulazioni reali condotte dall'allievo sotto la supervisione e guida del docente. La durata di questo stage pratico sarà stabilita dallo stesso allievo. All'interno del 14° Corso Master 2019 vi sono molti punti forti che lo hanno caratterizzato negli anni, come la lettura sinottica delle molteplici carte meteo, il *forecasting*, le interpretazioni pratiche nella lettura del barografo, l'uso del *meteofax*, del *navtex*, il *nowcasting* cioè la previsione locale a brevissimo termine, il riconoscimento dei segni premonitori nella realtà pratica. Il corso, che inizierà il prossimo ottobre, ha una durata di 20 ore di lezioni frontali in totale, incluse le esercitazioni pratiche. Ogni lezione ha la durata di due ore, per due volte la settimana.



GRECIA IONICA 2019

Crociera sociale Assonautica

*di Salvatore Minisci
e Maria Frustaci*



Ormeggiati ad Assos, Cefalonia

“Gira, gira, si finisce per tornare sempre a Itaca, dove tutto ha avuto inizio...”

La crociera-scuola sociale resta ancora un evento dei più significativi della vita associativa di Assonautica di Ancona: rappresenta infatti, per i soci di vecchia data, un momento di condivisione di una settimana di navigazione nei posti più belli del Mediterraneo, ma anche e soprattutto un'occasione per i nuovi soci, in genere neofiti, per avvicinarsi concretamente al mondo della vela e di sperimentare situazioni reali di navigazione,

a volte non prevedibili o anche complicate, come le manovre di ormeggio e partenza. Quest'anno la meta scelta è stata l'arcipelago della Grecia Ionica, con la partecipazione di una trentina di soci, suddivisi in tre barche dalle caratteristiche simili (Bavaria da 15 metri con fiocco e randa rullabili), scelte non tanto per le caratteristiche sportive, quanto per quelle di comfort abitativo (cinque cabine e tre bagni). Gli equipaggi erano composti da tre-quattro persone molto esperte, e da altre per lo più principianti, quando non semplici amanti della vela. I tre

skipper hanno avuto, come sempre, un ruolo fondamentale, non solo nel garantire la massima sicurezza di navigazione, ma anche un clima sereno e disteso tra i membri degli equipaggi, spesso al loro primo incontro.

L'itinerario in sintesi: Ancona – Igoumenitsa – Marina di Lefkas – isola di Thilia – porto di Sivota (Lefkas) – Rupe di Lefkas – Porto di Fiskardo (Cefalonia) – Porto di Assos (Cefalonia) – Porto di Frikes (Itaca) – Baia di Atoco – Porto di Spartacori (Meganisi) – Marina di Lefkas – Parga – Igoumenitsa – Ancona

Punto di partenza obbligato è l'isola di Lefkas, sede dell'unico Marina attrezzato e sede delle flotte charter. Relativamente facile da raggiungere da Ancona in circa 24 ore (traghetto Ancona – Igoumenitsa + auto fino a Lefkas)

La giornata tipo che ha caratterizzato la crociera è stata più o meno la seguente: partenza tra le otto e le nove del mattino, navigazione, se possibile a vela, fino a un punto di particolare interesse paesaggistico e natatorio, ormeggio e bagno tra mezzogiorno e l'una, poi pranzo a bordo, preparato a turno dai vari componenti dell'equipaggio e che ha costituito un allegro e importante momento di convivialità. Dopo un breve riposo, navigazione fino al porto di destinazione, raggiunto in genere a metà pomeriggio, quindi ormeggio, discesa a terra, cena in trattoria con classico menu greco e giro turistico serale. La vita a bordo è stata piacevole e in genere rilassata, grazie al clima di empatia e partecipazione che si è venuto a creare e che soprattutto i capitani e i soci più esperti hanno saputo ispirare ai neofiti, i quali sono stati aiutati ad adattarsi bene alle inevitabili piccole scomodità della convivenza in uno spazio ristretto, tra persone che in qualche caso si sono conosciute solo in questa occasione. La componente didattica è stata determinata dalle condizioni reali: le manovre di ormeggio e di partenza dai porti, sempre diverse, hanno visto la partecipazione di tutto l'equipaggio, sotto la guida autorevole dello skipper e dei membri più esperti, ciascuno in base alle proprie capacità ed esperienza. La navigazione ha avuto momenti di grande divertimento e di tirocinio pratico per i neofiti, nell'arte del timonare e della messa a punto delle vele, ma non sono mancate situazioni di vento teso che hanno permesso anche ai più esperti di mostrare la loro valentia o, addirittura, di ingaggiare vere e proprie competizioni con le altre barche, con grande soddisfazione



di Aldo, che, in un modo o nell'altro, riusciva a concludere sempre in testa. Alcuni luoghi di particolare interesse e di cui è rimasto più vivo il ricordo, per le bellezze naturalistiche e storico-architettoniche, sono descritti di seguito con qualche dettaglio in più:

La rupe di Leucade o salto di Saffo, sulla costa occidentale di Lefkas, vicino a porto Katziki. Ci fermiamo per ammirare da vicino il mare turchese e la costa bianchissima, che ha dato il nome all'isola, a causa delle numerose e grandi falesie create dall'erosione degli elementi sulla roccia calcarea.



La leggenda del suicidio di Saffo che, secondo Ovidio, si sarebbe gettata giù dall'alta rupe per una delusione d'amore, è priva di fondamento storico, però è molto suggestiva. Facciamo il bagno in un'acqua molto particolare, azzurra, ma resa lattiginosa dalla polvere bianca in sospensione.

Il porto di Fiskardo, sulla punta settentrionale dell'isola di Cefalonia, che deve il suo nome alle vicissitudini di Roberto il Guiscardo (che qui ha trovato la morte), è molto conosciuto e frequentato, anche perché è il primo porto per chi viene da nord, quasi una tappa obbligata. Non ci sono più posti in banchina, per cui siamo costretti ad un ormeggio all'ancora e cime a terra, cosa per niente semplice, anzi molto faticosa, soprattutto per portare le cime a terra con il gommone: è solo grazie all'abnegazione e agli sforzi congiunti dei due valorosi, Giuliano e Stefano che, non senza difficoltà e con qualche apprensione del capitano, e anche grazie all'incitamento continuo di Filippo, si riesce alla fine a ormeggiare in sicurezza. A questo punto si verifica l'incontro con Gianfranco, che da settimane va a zonzo con la sua barca, dall'Egeo allo Ionio e proseguirà per l'Adriatico. Tra

le tante cose che ci racconta, un consiglio che si rivelerà molto azzeccato: fare una deviazione rispetto al programma originario e andare a vedere Assos, sulla costa occidentale di Cefalonia... Dopo una consultazione tra i tre equipaggi, si decide di accogliere il consiglio. In serata si scende a terra grazie a Giuliano che si sobbarca il ruolo del traghettatore: sono necessari tre viaggi e una notevole perizia del timoniere per farci scendere a terra, dato che l'approdo è ingombro di gommoni. Si cena al ristorante, a base di pesce fritto e birra, e poi a zonzo per Fiskardo che, nonostante le trasformazioni indotte dal turismo di massa, conserva ancora scorci affascinanti, resi ancora più magici dal plenilunio sul mare. Il ritorno a bordo è complicato da un piccolo incidente: dopo i primi



due viaggi, il traghettatore ritarda inspiegabilmente. Il gruppetto residuo comincia a temere di essere stato abbandonato a terra, finché, finalmente, si vede una piccola luce avvicinarsi lentamente: è lui o non è lui? Sì, è lui, Giuliano, che a motore spento rema con tutta la sua forza e ci raggiunge, quasi stremato... E' finita la benzina? No, in realtà ce n'è ancora un po', ma l'assetto planante assunto dal gommone durante la corsa impediva alla pompa di pescare il prezioso carburante... Imbarcati gli ultimi profughi, miracolosamente il motore si riavvia e si può tornare a bordo felicemente, rendendo calorose grazie a Giuliano.

Assos, piccolo borgo e porto turistico sulla costa nordoccidentale di Cefalonia si raggiunge agevolmente da Fiskardo, verso le undici del mattino. C'è ancora qualche posto disponibile in banchina per cui si ormeggia comodamente. Si decide di dedicare la mattina al bagno (la baia presenta un'acqua limpidissima) e il pomeriggio alla lunga passeggiata alla fortezza veneziana i cui resti dominano entrambe le baie divise da un istmo che collega il piccolo promontorio, su cui sorge il vecchio borgo, alla terraferma. Dopo il pranzo, quando il sole comincia a declinare, si parte per l'escursione alla fortezza. All'inizio il gruppo procede compatto attraverso il paese, ammirando le casette e le piante fiorite che abbelliscono il

luogo (si prendono anche accordi con un piccolo ristorante vicino alle barche per la cena). Superato l'istmo, inizia la salita alle alture su cui sorgono i resti della fortezza veneziana: la salita è abbastanza agevole, grazie a una comoda strada pavimentata e con una pendenza accettabile anche per i componenti seniores del gruppo. Ma inevitabilmente la fatica si fa sentire e il gruppo si sgrana progressivamente. Il colpo d'occhio è veramente impressionante: man mano che si sale si vedono le due baie contrapposte, a nord e a sud dell'istmo, e si apprezza la sapienza strategica dei governatori veneziani che decisero la costruzione della fortezza a protezione dei due porti. Anche la vegetazione, costituita principalmente di macchia mediterranea e pini marittimi, e l'ora scelta, quasi al tramonto, giocano un ruolo decisivo nel potenziare la suggestione del luogo. Arrivati in cima si vede la grande porta, ancora ben conservata, che dava accesso alla fortezza. L'interno è più da immaginare che da vedere, ma comunque resta una delle tappe più belle della crociera. Si discende, e c'è ancora il tempo di fermarsi ad ammirare il tramonto sul mare, che aggiunge ulteriori emozioni al panorama.

E' già tempo di cenare: cena in una trattoriella sul molo, con tempi alla greca, poi tutti a nanna.

L'isola di Atoco, tappa intermedia tra Itaca e Meganisi, nella bella

Una banca

- Solida
- Trasparente
- Innovativa
- Semplice
- Attenta al cliente

FINECO
BANK

99%

CLIENTI
SODDISFATTI

Approfitta della **Convenzione Assonautica**

Contatta **Lucia Giantomassi**

tel.335 7788427 lucia.giantomassi@pfafineco.it

baia sulla costa meridionale, forse la più bella dell'intero percorso, con acque limpide e ricche di pesci, e un'alta scogliera di roccia stratificata, molto affascinante, i cui strati disegnano una sorta di carta da musica... Ci fermiamo a lungo per fare il bagno tra i pesci, soprattutto splendide occhiate di bella taglia, a cui le fanciulle degli equipaggi danno da mangiare con entusiasmo: Isabella affina la sua tecnica di immersione, prendendo lezioni dal capitano, noto esploratore del sesto continente insieme con Peppe...

Spartacori, piccolo porto sull'isola di Meganisi, dalle coste frastagliate e paesaggisticamente molto interessanti, è memorabile in particolare per la salita al vecchio borgo, situato a circa duecento metri di altezza sopra il porto, ma facilmente raggiungibile a piedi. Dal belvedere del paese si gode di uno splendido panorama, non solo sulla baia, ma anche sulle coste circostanti; il paesino è molto caratteristico e gli abitanti accoglienti e cordiali.

Questa tappa rimane nel ricordo, oltre che per la cena al ristorante sulla spiaggia, anche per l'inaspettata comparsa dei delfini, che, mentre usciamo dal porto, si mostrano, in un gruppo di tre o quattro esemplari e fanno le loro evoluzioni, vicinissimi alle barche: evento consueto in queste crociere nel Mediterraneo, ma sempre spettacolare ed emozionante.

Un ultimo cenno merita Parga, centro turistico balneare di grande bellezza sulla terraferma, a metà strada tra Lefkas e Igoumenitsa: la crociera è finita ma abbiamo ancora una giornata prima di imbarcarci sul traghetto. Nonostante sia già molto affollata di turisti, ci godiamo un bel bagno su fondali molto mossi e ricchi di flora e fauna mediterranea e ammiriamo il panorama di isolette e scogli a poca distanza dalla riva. Stiamo meditando di raggiungere a nuoto una di queste isole di fronte alla spiaggia, su cui si vede anche un'antica chiesa, ma sono ormai



Spartakori a Meganisi

le quattro del pomeriggio e Aldo ci convince a lasciare la spiaggia e riprendere il viaggio, dipingendo un quadro a tinte fosche del porto di Igoumenitsa e delle difficoltà che ci potrebbero essere all'imbarco. In conclusione si può sintetizzare l'esperienza così: la componente di scuola di vela, certamente di importanza primaria per Assonautica, ha dovuto vedersela con la componente ludico-natatoria, con quella escursionistico-turistica e, ultima, ma non per importanza, con quella gastronomica: a consuntivo si può affermare che si è riusciti a mantenere un sostanziale e ragionevole equilibrio, con soddisfazione di tutti. La bellezza

dei luoghi ha continuato ad incantare anche coloro che li avevano già visti, grazie anche alle condizioni meteorologiche ottimali e ai venti tranquilli che hanno permesso una navigazione sicura e rilassante, ma anche qualche momento di impegno e competizione.

*... capitano che risolvi con l'astuzia ogni avventura, ti ricordi di un soldato che ha sempre più paura? Ma anche la paura ha sempre un gusto strano...
Se ci fosse ancora mondo, sono pronto: dove andiamo?!
Itaca Itaca Itaca...
(Lucio Dalla, citato da Claudio)*

Oltre 1.000 batterie
in pronta consegna,
con sostituzione
immediata.



PAOLONI
BATTERIE
www.paolonibatterie.it

Paoloni Accumulatori | Via Clementina Nord, 95 60030
Moie di Maiolati Spontini (AN) | Tel. 0731 701077

Sei per tre *la Regata di Primavera 2019*

**di Luca Cerioni
e Tommaso Tambè**



Riportiamo questo bel racconto di vela "pura" di tre nostri soci, in una regata che è stata veramente dura per le condizioni meteo, anche per le barche grandi. Primo assoluto (t.c) è stato Bellatrix del nostro Claudio Mercurio, mentre primo in ordine di arrivo (trofeo ALL) il Gap IV di Giovanni Steconi. Tutte le classifiche sono nel nostro sito, insieme alle bellissime foto di Veronica Benigni, che illustrano anche questo articolo.

Quando le persone parlano di vela, associano il pensiero ad immagini di barche importanti, comode, dotate di comfort di ogni genere che trasmettono divertimento, rilassamento tra le onde, facili da condurre, ma dai costi proibitivi, in poche parole inaccessibili. La vela può essere questo, se pensiamo a quello che il mercato

offre, ma anche semplicità e divertimento che riesce a trasmetterti nel momento in cui inizi a navigare perché, in modo molto educato, vieni trascinato e rimani attratto dalle sensazioni che il mare e il vento sono in grado di regalarti. L'esperienza vissuta da tre "sciagurati", come dopo alcuni giorni qualcuno ci ha definiti (sono convinto più per volontà di imitarci, che per altro), auguro a tutti voi di provarla, condividendo un'esperienza unica che rafforza ancora di più il rapporto tra uomo e mare. Alcuni giorni prima della regata di primavera, utilizzando l'imbarcazione sociale Meteor Luca Maltese dell'Assonautica, siamo salpati lungo la costa adiacente il porto, muniti di fiocco e spinnaker, con l'obiettivo di provare le manovre di coordinamento nella gestione dell'imbarcazione, propedeutica

a costruire quell'affiatamento indispensabile a bordo. Virate e strambate (abbattute per i puristi), rientrando presto in porto, poiché uno dei nostri aveva impegni. A quel punto cosa fare, siamo in due, ripartiamo ed andiamo lontano dalla costa, dove il vento insiste maggiormente e la navigazione diventa più divertente. Risaliamo di bolina con il nostro 6 metri con circa 40/50 cm di onda e 18 nodi di vento e poi al rientro pensiamo... perché non provare ad issare lo spi anche se siamo in due? E così il Meteor inizia a correre, poi a planare, guardiamo le indicazioni del GPS: 6 - 6,5 - 7 - 7,5 - 7,8 nodi, sentiamo delle risonanze sullo scafo, dimostrazione che la velocità critica è superata, ma viaggia liscio sulle onde (certamente merito dello skipper) talmente fluido che a quel punto nasce l'idea di partecipare

alla regata di primavera con questa barca in rappresentanza del nostro circolo nautico. Detto fatto, chiesto il certificato di stazza, fatta l'iscrizione, il giorno 26 maggio inizia l'avventura con il 6 metri rosso "Luca Maltese".

Quel giorno c'è una novità, troviamo un genoa di laminato, dove in un angolo della vela viene riportato "certificato di stazza 1987", il meteor risale al 1977, ed il genoa non è certamente nuovissimo, oltretutto riparato in più punti, ma sicuramente una volta issato fa la sua bella figura che ad una prima vista fa sembrare la barca più imponente di quello che è in realtà. Armiamo la barca, prepariamo lo spi pronto per essere usato al momento opportuno, nel frattempo arriva il terzo componente dell'equipaggio (ci sono voluti non pochi tentativi per convincere della nostra pazzia qualcuno, soprattutto con la previsione di una giornata con condizioni meteo non propriamente favorevoli), controllata veloce alle previsioni, sguardo rivolto al cielo per scrutare se le nubi cariche fossero in procinto di rovesciarci addosso un acquazzone; accendiamo la radio portatile (ottima spesa del giorno prima), mettiamo in moto il potente fuoribordo (partito al primo colpo) di 2,5 cv e partiamo per raggiungere la linea di partenza.

Non passa molto tempo che il



Il Meteor in azione

tempo inizia a peggiorare; ora, se avete usato il Meteor, sapete benissimo che non ci sono molte possibilità di essere riparati dal frangere delle onde sullo scafo, per cui dopo poco tempo veniamo tutti tre investiti prima dagli schizzi provocati dalle onde e poi dalla pioggia. Navighiamo con vento e raffiche che rinforzano sempre più, la barca è sempre più sbandata, ma cambiare vela ci costerebbe sicuramente troppo tempo, inoltre il vento non è costante e la barca lo regge in maniera incredibile, quindi decidiamo di soffrire e proseguire così. Ora, se pensiamo un attimo, la battagliola del Meteor è stata progettata per rendere la vita difficile ai regatanti costringendoli ad andare piano, anziché

incentivare il raddrizzamento della barca sfruttando il peso dell'equipaggio (280 chilogrammi nel nostro caso) impiegando una battagliola confortevole, robusta e soprattutto lasca come in tutti i cabinati più comuni. Nel Meteor no. La battagliola del Meteor, se proviamo ad utilizzarla per come dovrebbe essere, con i cavi tesi come lame e i candelieri infilati nelle costole, ti incastri in modo tale da restare in quella posizione fino al termine della regata con la speranza che qualcuno ti aiuti a svincolarti da quella situazione tragicomica in cui ti sei cacciato. Quindi la nostra barca è sbandata che più si può. Qualcuno direbbe condizioni proibitive, per noi adrenalina pura, per cui anche il dolore dello strappo muscolare accusato da uno di noi era sparito completamente; vuoi vedere che regatare fa bene. Tutto questo passa in secondo piano quando ti accorgi che riesci a distanziare barche più grandi, ed il commento è un continuo... "questa barca di 42 anni, 20 piedi di lunghezza riesce ancora a dire la sua". Continui a navigare con più della metà del tempo con la falchetta in acqua, piedi bagnati, acqua che entra da tutte le parti, la velocità che non scende mai, il genoa che pur facendo bene il suo lavoro, nonostante il vento rinforzi, continui a tenerlo cazzato per



ITre



© Veronica Benigni XIX Regata di Primavera

chiedergli ancora di più, poiché l'importante è "NON MOLLARE". Si alza la nebbia, ad un certo punto non vediamo più la boa gialla, stranamente davanti a noi le barche seguono rotte diverse e qui sale il primo dubbio, se con la nostra "barchetta" sia stato possibile essere già arrivati alla prima boa. Ed invece è così, mantenendo costante la velocità, sfidando le intemperie siamo a buon punto, l'unico rammarico è che il rating FIV sappiamo già che ci penalizzerà (per un "buco" del regolamento le barche senza motore fisso sono fortemente penalizzate - n.d.r.), non fa niente, via al divertimento puro. Issato lo spi la velocità aumenta, ma dura poco, in poco tempo ci ritroviamo già a ridosso della boa di lasco, e ci accorgiamo che il terzo lato, a causa di un salto di vento,

non è da spi, per cui ci accingiamo ad ammainarlo, ma durante la manovra becchiamo una straorza, la barca piega e, per uno di noi è il primo bagno di stagione, ma subito riprendiamo e continuiamo per la nostra strada. Il tempo peggiora ancora, acquazzone, raffiche ancora più robuste, ma noi siamo tutti e tre lì, coordinati e pronti ad assecondare le indicazioni del nostro skipper, andamento regolare, costante, oramai l'acqua entra, esce, non ci facciamo più caso, come se fosse il quarto membro dell'equipaggio che ci fa compagnia, solo al termine ci accorgeremo di essere completamente fradici. Girata la seconda boa, con uno sguardo alle nostre spalle vediamo alcune barche che sono dietro di noi ed il commento corale è di essere riusciti, nonostante

l'inconveniente, a mantenere la posizione, non essere ultimi; continuiamo la corsa, ogni raffica è un continuo schiaffeggiare di acqua di mare e pioggia insieme, ma va bene così, del resto non puoi pretendere di rimanere asciutto e coperto.

Solo in questi momenti ti rendi conto perché continuano a costruire questo piccolo "anfibia", in poco spazio riesci a gestire tutto, allarghi le braccia e riesci a prendere contemporaneamente le scotte del genoa, il carica alto il carica basso son lì davanti a te a pochi centimetri, la scotta ed il braccio dello spi sono facilmente gestibili, tre persone coordinate riescono a navigare e rendere competitiva l'imbarcazione.

Una "barca scuola" importante, utile mi verrebbe da dire, un passaggio quasi obbligato per chi vuole fare vela divertendosi ed imparando.

Quando raggiungiamo la barca giuria non sappiamo ancora come sarà andata, lo vedremo solamente il pomeriggio (diciannovesimi su 26 barche nell'ordine di arrivo, quarti di classe; con i suoi 20 piedi la barca più piccola della flotta, in media di 40 piedi - n.d.r.). Per ora possiamo dire di esserci divertiti ed avere assaporato quello che il mare e la vela, con l'aiuto del vento, ti può regalare e questo non dipende mai da quanto grande sia l'imbarcazione che ti accompagna in questa avventura, ma dallo spirito giusto tuo e delle persone con le quali condividi spazi ristretti e passione.



Conerissimo 2019

Una regata lunga con poco vento

di Raffaele Velardocchia



La partenza vista da terra (foto Maurizio Badalini)

Il Presidente della nostra ASD analizza questa regata che, al contrario della precedente, quella di Primavera, che aveva troppo vento, ne ha avuto troppo poco. Dodici barche arrivate su 40 partite... Però tra le arrivate non tutte erano "mostri" da regata, il che dovrebbe far meditare. Certo, tutte erano nella categoria Spi, non c'era spazio per le Vele Bianche, ed anche questo è spunto di riflessione. La vela è così, per chi non la prende bene c'è sempre il motoscafo!

Come da programma, si è svolta anche quest'anno la più lunga regata dei Circoli dell'anno; ma non si può dire sia stata un successo per nessuno, nonostante il considerevole impegno, anche logistico, di tutti.

Infatti, come saprete, ci è mancato il vento, anche se non sarebbe onesto affermare che fosse "una bonaccia annunciata". Qualcuno addirittura

ci ha accusato di aver trasformato una bella giornata di mare in una inutile sofferenza. Il che sarebbe vero... se fossimo "padroni del vento" come veniva denominato l'Ammiraglio Straulino. Molto più modestamente, non crediamo di essere rompiscatole fino a questo punto, non ne avremmo le capacità pur impegnandoci! Più modestamente, subiamo tutti gli effetti di un clima sempre più strano, con inedite bonacce nel mese di giugno, e con venti previsti che si presentano con ore di ritardo. Il tutto è stato complicato dalla grande eterogeneità delle barche in gara, con barche molto leggere e performanti, cui facevano compagnia concorrenti da crociera, che hanno sofferto particolarmente lo scarso vento.

Alla fine, gli equipaggi che hanno tagliato il traguardo entro il tempo limite, pur avendo drasticamente dimezzato il campo di regata,

sono stati poco più di una decina, a fronte di molti ritirati. Le critiche non sono mancate, specialmente sulla opportunità di dare o meno la partenza. Ora, annullare una regata per mancanza di vento presuppone che le barche non siano in grado di governare, cosa che invece era, in presenza di un vento alla partenza



di 4 nodi, dove le barche più sportive non hanno avuto nessuna difficoltà a partire. Poi, la riduzione del percorso è stata notevole, quasi della metà dell'intero tratto di mare. Col senno di poi si sarebbe potuto dare l'arrivo alla boa 3, invece che alla boa 4. Questo avrebbe consentito ad altre 8 imbarcazioni di arrivare entro il tempo limite delle ore 17. Purtroppo però avevamo una previsione di ingresso dello scirocco verso le ore 13, come è abbastanza consueto. Ciò non è avvenuto, contrariamente alle previsioni. Quando ci siamo resi conto di ciò, ben 5 imbarcazioni avevano già passato la boa 3.

Comunque alla fine anche questa regata è stata svolta, pur nelle difficoltà, e sempre nello spirito di cercare di fare del proprio meglio per far divertire tutti, anche in situazioni non ideali.

Piccola notazione nostalgica. Mi



consola ricordare le noiosissime regate di un passato non molto lontano, in giro per l'Italia, - fra cui più di una Barcolana - cui abbiamo partecipato lo stesso con inutile entusiasmo e senza incolpare

Nettuno o gli incauti organizzatori. Regate infinite, magari ricordate per un abbiocco all'ombra del genoa o per una simpatica bevuta fra amici dispersi nella bonaccia. Ma quelli erano altri tempi...

Campionato Invernale 2019

Dopo il successo dello scorso anno, i quattro Circoli FIV anconetani (Assonautica asd, AYC, LNI e SEF Stamura) ripropongono il Campionato Invernale, senza modifiche dello schema. Cinque regate (la prima sarà la nostra Regata d'autunno del 20 ottobre, a seguire la Stamura il 3 novembre, poi AYC il 17, LNI il 1° dicembre e a chiudere la nostra Regata di Natale il 15 dicembre), che possono essere corse anche da sole, senza aderire al Campionato. La regola sarà, come lo scorso anno, la **Stazza FIV e quella ORC**, le quote di iscrizione sono molto basse e uniformate tra i vari Circoli e sarà previsto uno sconto per chi si iscrive a tutte le prove. Troverete tutti gli avvisi e i risultati sul nostro sito.



Convegno sulla salvaguardia della vita umana in mare

i mezzi di comunicazione e la loro efficienza

di Maurizio Melappioni

Sabato 18 maggio 2019, presso la sede dell'Assonautica di Ancona, si è svolto un convegno il cui argomento è stato "La salvaguardia della vita umana in mare, dall'epoca pionieristica della radiotelegrafia all'attuale sistema satellitare digitale GMDSS".

Un convegno che potremmo considerare unico nel suo genere perché ha coinvolto per la prima volta alcuni dei testimoni storici del sistema sulla salvaguardia attraverso le comunicazioni radio in telegrafia. Queste persone, che da sempre hanno coordinato il traffico delle comunicazioni tra le navi e la terra, sono gli RT cioè i radiotelegrafisti di professione. Oggi sono tutti in pensione, ma mantengono ancora vivo il fascino della comunicazione in radiotelegrafia come radioamatori e alcuni fanno parte del Club INORC. Il convegno è stato sviluppato analizzando la comunicazione radiomarittima, che ha avuto una continua evoluzione nell'arco di quasi un secolo, mandando in "pensione" il sistema radiotelegrafico e sostituendolo con l'attuale sistema GMDSS molto più complesso e più efficiente per la localizzazione in mare.

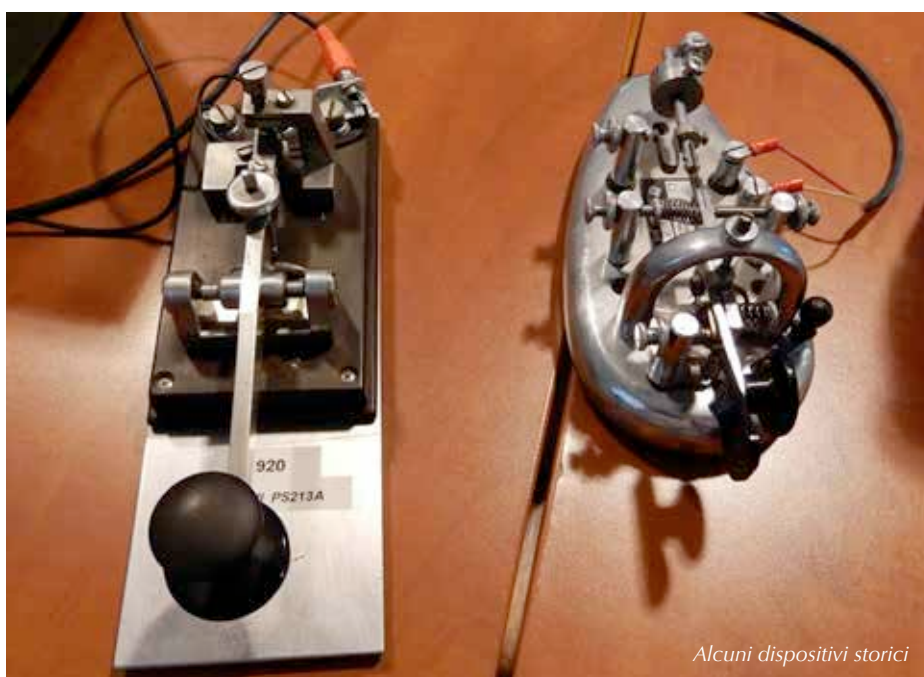
Il Convegno, realizzato e coordinato dal sottoscritto, ha visto tra i relatori Urbano Cavina, un ex Ufficiale marconista, oggi esperto di storia delle comunicazioni radio e autore di alcuni libri, che ha introdotto l'argomento con cenni storici sulla necessità, all'inizio del secolo scorso, di dare delle regole al sistema di salvaguardia, da cui la nascita della convenzione SOLAS che introduce la figura del Marconista a bordo delle navi. A seguire Piergiorgio Nonnis, ex

Capo R.T. marconista della Regia Marina ed ex insegnante di radio telegrafia, e Biagio Venanzoni, ex R.T. marconista nella stazione costiera di Roma Radio IAR (oggi entrambi soci con funzioni direttive nel Club INORC), hanno raccontato come veniva svolto il lavoro di RT mettendo in risalto la criticità dei vecchi sistemi, basati sulle comunicazioni in radiotelegrafia, rispetto agli attuali sistemi che si basano su apparecchiature digitali. Il passaggio dalle argomentazioni dell'epoca pionieristica a quella attuale dell'era digitale ha visto Piergiorgio Nonnis in diretta, con un tasto verticale Marconi PS213A autentico del 1920 che, collegato ad un oscillofono delle scuole ungheresi per amplificare il tono audio, ha eseguito una simulazione delle trasmissioni in telegrafia meravigliando il nutrito pubblico presente.

I relatori della seconda parte del programma che riguardava

sistema GMDSS sono stati due. Il Capo Ufficio della Direzione Marittima CF Fabio Di Cecco, rappresentante della Capitaneria di Porto Ancona, ha mostrato la complessità dell'attuale sistema comunicativo e l'organizzazione delle comunicazioni radio tra terra, mare, e satelliti. Egli si è alternato con Natale Ferretti, ex R.T. nella stazione costiera di Ancona Radio IPA, oggi tecnico certificatore del MISE, che ha mostrato le strumentazioni di bordo come l'EPIRB, il VHF-DSC, il NAVTEX, e il sistema AIS e come funzionano nelle procedure.

Il pubblico presente non era composto solo da diportisti o semplici appassionati ma anche da addetti ai lavori e rappresentanti di settore a vario titolo interessati alla tematica. A chiusura dei lavori, tramite degli incaricati degli uffici delle Poste, è stato eseguito sul posto uno speciale annullo postale dedicandolo alla Guardia Costiera



Alcuni dispositivi storici



Il C.F. Di Cecco, Melappioni e il Presidente INORC Venanzoni

con il francobollo celebrativo emesso in occasione del 150° anniversario della fondazione del Corpo delle Capitanerie di Porto. Per concludere possiamo dire che il Convegno ha centrato tutti gli argomenti del programma come negli intenti progettuali, infatti la radiotelegrafia e i sistemi digitali sono apparsi al pubblico presente come due differenti mezzi di comunicazione anche se ognuno con le sue criticità. Si sono evidenziate le difficoltà e le limitazioni proprie dell'epoca iniziale della radiotelegrafia, a confronto con il sistema GMDSS, molto più preciso e puntuale soprattutto per quanto riguarda la localizzazione della nave, ma che richiede una precisa preparazione da parte dell'utente nell'uso delle apparecchiature a bordo.

Molte persone si sono fermate a parlare con gli ex RT e i Relatori inondandoli di domande su curiosità e notazioni tecniche sulla radiotelegrafia durante il rinfresco offerto dall'Assonautica ai partecipanti. Oggi questo affascinante sistema di trasmissione è mantenuto vivo tramite i radioamatori che lo dovrebbero però utilizzare meglio e cioè come un vero e proprio mezzo di comunicazione alternativo ad altri, dove però la differenza qui ancora la fa l'uomo e non la macchina.

C'è stato quindi un intenso scambio di pareri reciproci e di impressioni tra gli stessi relatori oltre che con

il pubblico presente, che scopriva la telegrafia per la prima volta e notava la complessità di gestione dell'attuale sistema GMDSS. Fino a scoprire che esistono Corsi di Formazione nell'anconetano fatti dal relatore Natale Ferretti del MISE,

che portano all'uso corretto sulle imbarcazioni delle apparecchiature previste ma anche a come fare di fronte ad una emergenza, cioè come si deve operare secondo determinate procedure.

Dall'entusiasmo dei relatori della CP e del MISE è emersa la volontà di ripetere l'esperienza, focalizzandola però questa volta solo sull'attuale sistema GMDSS, dando quindi più spazio al pubblico per domande e una maggiore panoramica di funzionamento, essendo questa una materia molto complessa. L'occasione sarà anche quella di dare maggiori informazioni sui Corsi che il MISE di Ancona fornisce in questo preciso ambito. Sarà quindi una delle iniziative che l'Assonautica di Ancona metterà in programma nel prossimo futuro.



La pazienza del diportista ha un limite?

Considerazioni dopo una crociera in Grecia

di Gianfranco Iacobone

Se cercate la risposta alla domanda del titolo vi risparmio di arrivare in fondo all'articolo: il limite dipende da noi, e da quanto entusiasmo abbiamo. Le difficoltà del navigare sono uguali per tutti, ma la carica emotiva e il piacere, che fanno superare ogni ostacolo, sono cose individuali. Perciò il limite della pazienza si può raggiungere subito, o mai: dipende...

Se vado molto indietro nel tempo e ricordo le mie prime traversate con il Comet 9.10 dico che mai e poi mai, allora, avrei raggiunto il limite della pazienza. Ora è un po' diverso, ma non è di questo che voglio parlare, bensì delle difficoltà oggettive che ho incontrato nella mia ultima crociera in Grecia dello scorso giugno, ma anche delle cose positive. Quando si decide di fare questo "passo lungo" verso la Grecia raccomando di non essere romantici ma di fare i conti con la realtà: si tratta di un trasferimento lungo (360 miglia solo fino a Corfù, e poi il resto) che probabilmente faremo a motore (io sei volte su sei, per il 90% del percorso). Il nostro Adriatico volentieri dispensa bonacce (e ogni tanto qualche "uragano"), teniamone conto. Visto che parliamo di trasferimento, aggiungo che la rotta lungo la Puglia, per il ritorno, è secondo me sconsigliabile: per noi ha tirato fuori sette giorni di maestrale teso, senza contare la corrente contraria da 0,5 a un nodo. Non sarà sempre così, ma può essere così. Se il trasferimento lo facciamo in relax (con soste ogni notte), che sia lungo la costa pugliese (bellissimi posti) che lungo quella balcanica, impiegheremo molto tempo in più dei tre giorni della "diretta". Dipende da quanto ne abbiamo, di tempo. E qui affronto la prima considerazione: ha senso una

crociera "vado e torno" in Grecia? Per stare via un mese dico di no. Non ha senso. Si faranno solo ore ed ore di motore ogni giorno. Una crociera greca dovrebbe essere ampia, non limitata alla zona ionica, e rilassata. Per dare un senso al trasferimento dovrebbe prendere tre mesi. Altrimenti meglio, come fanno alcuni, lasciare la barca in Grecia per tre o quattro anni. O affittare, ancora meglio, una barca in loco per un paio di settimane, cambiando area ogni anno. Questa è la geografia, ma è solo una parte del problema. La burocrazia ha una parte importante nel fiaccare gli entusiasmi. La Grecia era un paese felice, è lo è ancora per la bellezza dei luoghi e il carattere degli abitanti. Ma ora, rispetto a qualche anno fa, ho trovato due cose nuove: troppe barche e troppa burocrazia. Cominciamo con le troppe barche: eravamo in giugno, ma già non c'era luogo non affollato. Ed affollato male; intendo dire con una utenza a volte poco nautica e molto cafona. Come quello zatterone di cinque grossi catamarani attaccati ad una sola ancora, che al primo alito di vento ha cominciato a derivare

verso di noi senza che nessuno a bordo si preoccupasse di cosa fare. Un secondo aspetto sono le troppe barche abbandonate. I porti greci sono terra di nessuno, e lo sapevo. Relitti vari stanno ad occupare una parte dei posti disponibili. Ma ora sono molto aumentati altri "utenti": armatori nordeuropei che approfittano della situazione per abbandonare una barca che ormai non può più navigare. Ho visto due barche col motore sbarcato in banchina (da anni, sembrava; vedi foto), che insieme ad altre quattro simili occupavano tutto quel poco spazio che una volta, a Pilos, era quanto rimaneva di un "marina" ormai tutto in mano alla piccola pesca locale. Per il resto, poco ho trovato cambiato in Grecia da dieci anni in qua. Pochi marina veri: è stato finalmente aperto quello di Preveza, dove già però c'era il Marina Cleopatra, ed è nato il piccolo marina dell'isola di Erikussa (Merlera) che è utile nell'arrivare a Corfù. In compenso è fallito e chiuso il simpatico marina di Messolongi. Per il resto: mai trappe, solo ancora; fondali dei porti a volte insidiosi per



Porto di Pilos

catenarie abbandonate; acqua e corrente da cercare con creatività, sudandosi ogni volta la giornata. La burocrazia. Una volta in Grecia il "depka", il libretto di navigazione, quasi gratuito e di durata illimitata, era un souvenir pittoresco che pochi facevano, e che veniva richiesto, a volte, solo per passare il canale di Corinto. Ora è richiesto, e come. Ma per averlo bisogna pagarlo; ma prima si deve pagare la nuova tassa di navigazione, detta e-tepai. Dato che i social dei velisti sono in allarme da un anno su questa innovazione, più volte annunciata ma introdotta solo lo scorso maggio, racconto la mia. Confesso che ho provato in tutti i modi a pagarla (erano solo 33 euro, per un mese), ma non ci sono riuscito. Ho chiesto aiuto a tre Capitanerie, ma nemmeno loro ci sono riuscite (anzi, qualcuno mi ha dato indicazioni a dir poco fantasiose). Si trattava di superare un percorso ad ostacoli per registrarsi su un portale del fisco greco, dal quale ottenere un numero "magico" personale, con il quale andare a pagare in banca. Già detta così, per uno che è in vacanza, fa impallidire le procedure croate. Ma il numero magico, dopo un centinaio di tentativi (non esagero, mezze giornate passate a smanettare sul cellulare), non è mai arrivato, per cui abbiamo scelto alla fine di fare i clandestini, evitando i porti principali, con in tasca le ricevute del depka, pagato ma mai ottenuto (in quanto mancava l'e-tepai, come spiegherebbe Kafka). Mi auguro che ora, dopo i primi mesi di rodaggio, ci sia un miglioramento, ma

siete avvertiti... L'umore a bordo, comunque, in questi casi non migliora e si cominciano a sentire le prime crepe. Una sorpresa al contrario è venuta dalla famigerata e temuta Albania: qui la burocrazia è stata risolta da due ragazzi che al porto di Saranda ci hanno dato un ormeggio (gratuito, con colonnina), ci hanno fatto le pratiche in mezz'ora (noi non abbiamo mai visto in faccia i funzionari) e a richiesta ci hanno anche affittato un'auto. Il tutto in perfetto italiano, e per 50 euro, auto a parte. Se siete a Corfù andate almeno a Saranda, è lì davanti: la cittadina vale poco, è una piccola Riccione, ma a mezz'ora c'è il sito archeologico di Butrinto, meraviglioso patrimonio UNESCO ottimamente tenuto, in un bellissimo parco di foresta, isolotti e lagune. Detto tra noi (che non ci sentano i puri della nautica) se scendete con la vostra auto dal traghetto Ancona-Igoumenista avete a portata di mano tutto e meglio...

Se avessimo proseguito come previsto per la rotta balcanica, per il ritorno, (non lo abbiamo fatto per noie meccaniche), avremmo visto cose belle ma avremmo dovuto fare altre quattro pratiche doganali (Montenegro e Croazia, entrate e uscite). Qui parlo di cose già note. Posso solo aggiungere le recenti "novità": il documento di entrata e uscita dall'Italia (voluto dai croati, per la nostra polizia è solo un fastidio); il documento di assolvimento dell'iva sull'acquisto della barca, che ha fatto venire incubi a molti (anche quello chiesto un bel giorno dai croati, che poi lo

hanno dimenticato); il fatto che i croati si divertano a sanzionare chi non applica alla lettera la legge del "minuto": entrata appena arrivati, e abbandono per la via più breve appena fatta l'uscita. Foto da webcam esibite come trofei, pacchetti di sanzioni (anche risalenti all'anno prima) fatte trovare appena arrivati, e cose del genere. Un nostro diportista è stato sanzionato per essersi fermato, all'arrivo, a Porto Pantera per lasciar passare un violento nubifragio con visibilità zero. Si rischia davvero di reagire male e subire l'arresto per vilipendio dell'autorità costituita. Vogliamo aggiungere la scomparsa delle baie disponibili per un ancoraggio libero? E le tariffe dei Marina? E i prezzi dei ristoranti? Sono cose che fanno venire la voglia di una crociera lungo la costa italiana, e bisognerebbe pensarci. Torno alla pazienza e chiudo. Andare per mare, soprattutto a vela, è una cosa bellissima. I nostri mari (plastica a parte) sono meravigliosi, soprattutto per chi ha ancora tante cose nuove da vedere. Le soddisfazioni che si possono trarre da questa passione sono tali da poter superare tutte le difficoltà, anche quelle che ho descritto. Però attenzione, si tratta sempre di una bilancia: su un piatto ci sono le cose belle, sull'altro quelle brutte. Speriamo che per ciascuno di voi, nonostante tutto, il piatto delle cose belle pesi sempre di più dell'altro piatto!



Veleria South Sails snc
di Morelli Silvana & Zanzani Roberto
V.le dell' industria, 3 - 47100 Forlì - Italy
Tel. 0543 723234 - Fax 0543 725835

P.Iva 01287480402
Reg. Imp. N° 9535/1996 Forlì - Cesena

Sant'Andrea in Pelago (Svetac)

di Claudio Mercurio

Sono le otto del mattino. L'alta pressione africana già pompa di brutto. Metto la testa fuori dal tambuccio e faccio un 360°. La baia, semivuota al nostro arrivo nel pomeriggio di ieri, è ora piena di barche a vela, catamarani, motoscafi e yacht. Per il momento il silenzio è interrotto solo dai versacci dei gabbiani e dal brusio discreto della famigliola svedese che già da un po' si dà da fare sull'ampia spiaggia di poppa di una *barca facile* (faccio mia la definizione del direttore Zuccaro) con le insegne della famosa flotta charter vattelappesca.yachting.com. Il caldo aumenta, e la piccola città galleggiante ormai è operativa. In pochi minuti vengono varati SUP, windsurf, kite surf, tender e la novità delle ultime estati: enormi galleggianti colorati a forma di fenicottero. Si intravedono sagome umane in movimento anche dietro le vetrate scure degli yacht, chiuse per via della privacy e dell'aria condizionata accesa h24. A poppa, all'ombra di bandiere di gloriosi cavalieri e di paradisi fiscali esotici, omini in divisa coloniale unisex (pantaloni kaki o blu navy, maglietta bianca e vhf alla cintura) si danno un gran daffare per estrarre dagli hangar qualsiasi marchingegno natante che possa allietare anche il più annoiato degli ospiti a bordo. Veri arcipelaghi di giochi acquatici con scivoli degni di un *acquapark* vengono varati e ormeggiati alle bitte di poppa, dove campeggiano eleganti ombrelloni ecru con divani e sdraio in tinta. Improvvisamente, come in una scena di Waterworld, entrano in azione le potenti moto d'acqua, che cominciano a sfrecciare per tutta la baia, compiendo evoluzioni spericolate tra le prue, le poppe, le catene delle ancore, le cime a terra e... le teste di chi ha avuto il coraggio o l'incoscienza di fare



1 Arrivando a Svetac

il primo bagno della giornata. In molti casi trascinano galleggianti a forma di ciambella, di banana, o di cocodrillo, ai quali si aggrappano sciami di persone urlanti. Mentre osservo attonito questo spettacolo, un motoscafo si accinge a compiere un passaggio radente la mia catena. Corro a prua indicando garbatamente al guidatore di andare più piano e cambiare rotta, ma quello, pur essendosi accorto, rimane impassibile e non accenna né ad accostare né a ridurre la velocità. La donna a prua, abbracciata come una Leda a un grande cigno artificiale, molla la presa e si volta per dirgli qualcosa. Ma niente riuscirebbe a far cambiare rotta al robusto maschio caucasico tatuato, al comando del motoscafo. *Mutatis mutandis*, il pensiero corre a casa nostra, al limite talebano che ci impone la distanza di 300 m dalla spiaggia di Mezzavalle, dove non possiamo neppure lasciare un tenderino a remi tirato in secco o legato a un sasso. Gettare un ancorotto di 2 Kg sarebbe un attentato alla sicurezza della navigazione. Perdonate il

deragliamento sui fatti e misfatti di casa nostra e torniamo nella mia baietta della Dalmazia centrale. Mentre sorseggio il caffè, osservo il mare limpido, l'ombra che la barca proietta sul fondo e il branco di occhiate in attesa delle briciole che abbiamo appositamente messo da parte per loro la sera prima. E così mi domando: *ma ché ce sto a fa n'mezzo a sto bordello?* Uso il dialetto per sottolineare più efficacemente il disagio. Ha ancora un senso per gli amanti del mare e della natura venire in Croazia nel pieno della stagione estiva? Mentre sono concentrato su queste meste considerazioni, un tuono potente mi fa sobbalzare. E' il selvaggio ruggito dei thruster del bestione che sta ormeggiando vicino a Bellatrix. Uno sgorbio galleggiante nuovo nuovo, con la prua stretta e alta di una cannoniera di inizi '900, colorato di un celeste pastello come una Ford Cortina degli anni 60. Non rimane che fuggire via e cercare qualche posto meno infestato di modernità. Fortunatamente in Croazia da nord a sud esiste una costellazione di isole minori, poco



2 Castagnola adulta

o affatto abitate, meno ricercate sia per la lontananza dai grandi hub che per l'assenza di servizi. Fanno eccezione le Kornati, in cui il taglieggiamento di oltre 100 Euro a notte (senza gavitello né presa in carico del sacchetto della spazzatura), è un elemento dissuasore alquanto efficace.

Facendo il verso alla splendida collana di Mursia "Andar per Isole" della Racheli, i cui volumetti azzurri tanto ci hanno fatto sognare, definirei questo nuovo approccio alla Croazia: *Andar per isolotti!*

Già nel 2018 il clou della crociera fu l'isola di Sušac, lembo di terra tra Vis e Lastovo, selvaggio regno delle diomedee, di cui ho pubblicato un resoconto nel precedente numero del nostro giornalino. Quest'anno avevo programmato di fermarmi di nuovo lì, per approfondire la conoscenza del territorio, del mare e del suo piccolo popolo di faristi, pescatori, viaggiatori stravaganti e del misterioso pastore che ha deciso, chissà perché, di trasferire in quello scoglio inospitale il proprio gregge. Purtroppo, l'instabilità meteorologica e lo spauracchio di incappare in uno dei diversi *neverini* che si sono succeduti quasi settimanalmente, ci ha dissuasato dal realizzare i propositi originari, costringendoci ad adottare un "Piano B". Sempre rimanendo da quelle parti, che diciamo pure, sono quanto di meglio l'Adriatico

può offrire sia sopra che sotto la superficie, abbiamo rivolto l'attenzione a quello che è il secondo Geoparco Unesco della Croazia: il così detto **Triangolo dei vulcani**, formato dalle isole satelliti di Vis: Sant'Andrea in Pelago (Svetac), Melisello (Brusnik) e Pomo (Jabuka). Prendendo come base (anzi gavitello!) la baia di Komiza, il nostro interesse si è concentrato su Svetac o Sveti Andrija, alias Sant'Andrea in Pelago. Svetac dista 14 miglia da Komiza ed ha uno sviluppo costiero di 10 Km. Per la verità, se non conosco il nesso toponomastico con il martire fratello di Pietro, capisco benissimo il perché dell'espressione "in Pelago". L'isola è veramente quanto di più remoto e inospitale si possa

immaginare, con le sue 14 miglia di distanza da Komiza (Vis) e le oltre 40 miglia da Spalato e le 65 miglia da Pescara. I reperti trovati in una grotta nella parte meridionale dell'isola, testimoniano la presenza umana sin dalla preistoria e non v'è dubbio che siano passati di qui Illiri, Greci, Romani e Bizantini. Si legge anche di un piccolo insediamento benedettino, abbandonato alla fine del XV secolo. Nel 1760 fu aperta una piccola fabbrica di resina di pino, che cessò ben presto la sua attività in seguito all'abbattimento degli alberi. Successivamente l'isola fu acquistata dalla famiglia Zanki, che vi si insediò in maniera stabile (60 persone secondo il censimento del 1951). Attualmente i membri della famiglia risiedono a Komiza e tornano sull'isola solo nella buona stagione, abitando le case dei nonni e dedicandosi alla pesca e alla coltivazione della vite e dell'olivo. Cala Slatina è l'insenatura più sicura e riparata (si fa per dire!). L'ancoraggio è difficile perché il fondale è assai profondo fino a pochi metri dalla linea di costa. La presenza di grossi massi rende alquanto frequente l'incattivamento dell'ancora o della catena, circostanza che ho sperimentato personalmente e che ha messo a dura prova sia il verricello che le doti di apneista del sottoscritto. Quando soffia lo jugo, non è possibile alcun ormeggio,



3 Castagnola giovanile

tanto che gli isolani non hanno altra scelta che tirare in secco le loro imbarcazioni, e metterle al riparo dietro un possente muro di cemento armato. Da lontano l'isola sembra disabitata, ma poi, man mano che ci si avvicina, si scorgono due gruppi di piccole case con tanto di parabole satellitari e panni stesi. Poiché non siamo sicuri se si possa scendere a terra e gli abitanti d'altra parte si sono guardati bene dal mostrarsi, non ci resta che ripiegare sullo snorkeling, prima di andarcene via. In realtà sarebbe un sogno gettarsi a capofitto lungo le pareti che vicino alla costa raggiungono i 100 metri, per poi sprofondare rapidamente nell'abisso della Fossa del Pomo. Il fondo di roccia bianchissima, con una fitta punteggiatura di ricci, è tutto un susseguirsi di tagli longitudinali paralleli, alternati a massi e macchie di posidonia che diventano sempre più estese, fino a formare un tappeto ininterrotto man mano che ci si allontana da terra e la

profondità aumenta. Cominciamo a ficcare il naso tra gli anfratti e le spaccature, e veniamo subito colpiti dall'esorbitante numero di piccoli pesci bruni dal corpo ovale e la pinna caudale bilobata a coda di rondine. Si tratta di castagnole (*Chromis chromis*) che abbiamo avuto la fortuna di cogliere in piena fase riproduttiva. Stranamente, anche se ci avviciniamo fin quasi a sfiorarli, questi pesciolini non scappano e presidiano imperterriti ognuno un suo piccolo lembo di fondo. L'attore principale è il maschio, che prima cerca la giusta location, poi mette in scena *lo spettacolo d'arte varia di uno innamorato di te*, proprio come fa il protagonista di una famosa canzone di Paolo Conte. Prima o poi una femmina cede alle lusinghe e depone le uova, che in breve si ancorano al substrato tramite sottili filamenti. A questo punto entra in azione il maschietto che le feconda strisciandovi più volte sopra l'addome. Ma la fatica non finisce

lì, perché il povero *guarracino* (nome dialettale napoletano della castagnola) per alcuni giorni dovrà difenderle giorno e notte da una nutrita serie di predatori. Alla schiusa verranno al mondo gli avannotti che conserveranno un'inconfondibile livrea azzurra fino al raggiungimento dell'età adulta, allorché acquisiranno la tipica colorazione bruna. Lasciando l'isola, ne completiamo il periplo costeggiando il lato nord, che presenta spettacolari formazioni di roccia rossa. Alcuni uccelli volteggiano alti sopra la falesia senza battere le ali. Sono i Falchi di Eleonora (*Falco eleonora*) rapaci ormai rarissimi, dal corpo affusolato e un'apertura alare che può superare il metro. Sostenuti dal vento, senza alcuna fatica attendono implacabili gli ignari uccelli migratori. Lo stesso maestrale ci riporta a Komiza: addio Svetak.



Diamo vita alle vostre idee.

Robot cartesiani da 3 a 6 assi per presse da 40 a 4000 ton.

TM

TecnoMatic
ROBOTS

TecnoMatic srl | Via dei Tigli, 11 | 60027 Osimo (AN) | t. +39 071.7131456 | f. +39 071.7131477
info@tecnomaticrobots.it | www.tecnomaticrobots.it



Paolo Morsiani

Ci spiace dover comunicare ai soci che lo scorso 1 settembre è venuto a mancare Paolo Morsiani, storico presidente dell'Assonautica di Pesaro ed appassionato velista e regatante. Passione ereditata dal figlio Renato. Era un personaggio affabile, molto noto nella sua città e spesso presente ai nostri eventi anconetani in rappresentanza di questa Assonautica "gemella" della nostra.



Alina Iuorio

Un'altra giovanissima campionessa "anconetana" (vive ad Osimo e si allena a Civitanova, Club al quale è affiliata, ma è di fatto cresciuta da noi e il suo papà Salvatore col suo Elan 333 è stato una presenza assidua alle nostre regate di altura). Alina si è laureata Campionessa del mondo Laser 4.7 under 16 in Canada, sul lago Ontario. Competeva con 63 ragazze di 34 Paesi, inutile dire il meglio della Classe. Bravissima Alina, ma diciamo anche bravissimi i genitori per il necessario supporto che la vela giovanile richiede.



Barcolana a numero chiuso

Con un po' di invidia comunichiamo che da questa edizione, dato il successo sempre crescente della manifestazione e i conseguenti problemi nel gestire la più grande flotta in regata del mondo, le iscrizioni alla Barcolana non saranno più libere, ma limitate da un tetto di 2700 partecipanti. Questa edizione sarà anche all'insegna di un forte impegno ambientale contro la plastica in mare.



Uka Uka Ya Man

Un altro bel risultato del nostro Gianni Giombi e del suo equipaggio. Decimi al Campionato Italiano Platu 25 tenuto a Senigallia lo scorso luglio, su cinque prove. Le barche concorrenti erano 23, molto agguerrite, alcune provenienti dall'estero.



ADRIASAIL



LARDINI



Ristrutturazione di manufatti in vetroresina
 Realizzazione di agnoli in vetroresina
 Carrozzeria completa (sia di parti sia di intere imbarcazioni)
 Verniciatura metallizzata
 Applicazione di Gelcoat
 Primerizzazione
 Verniciatura elettrostatica
 Livellamento di pavimentazione con autoblivante e/o stacco
 Trattamento Catene
 Refitting imbarcazioni
 Carpentaria metallica leggera
 Allestimenti Navali (cobertature e ancoraggi)
 Verniciatura serbatoi
 Copertine navali



AGENZIA RONCONI
CASALINCHI - ELETTRODOMESTICI



COP SYSTEM
SISTEMI PER COPERTURE



UnipolSai
ASSICURAZIONI

 **AssiAdriatica** S.R.L.
Unici, come te.



ANCONA | JESI | OSIMO

tel. 071 205168
fax 0719882185/202938
02518@unipolsai.it

www.assiadriatica.it | [facebook/assiadriatica](https://facebook.com/assiadriatica)

TENDE
Tendenze
in & outdoor living



INDOOR



OUTDOOR



TENDE
Tendenze
in & outdoor living

via A. Grandi 49A - Ancona - Tel. 071 894089 - www.tendetendenze.it