



ASSONAUTICA

Ancona

Anno 4, n. 10 - Aprile 2017

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



Motoristi vs Velisti

Le regate

“Come è profondo il mare”

Il conta...storie

50

Mansini

CENTRO OTTICO

Optometriști dal 1966

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

UnipolSai
ASSICURAZIONI

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



Via Mamiani, 4 - Ancona
Tel. 071 205168
Fax 071 9882185/202938
ancona.un02518@agenzia.unipolsai.it

Sommario

- 3 Editoriale
- 4 Motoristi vs Velisti
- 7 Le regate
- 11 Antiche carte nautiche
- 12 La testa fra le nuvole
- 13 La crociera sociale
- 14 La linea d'ombra
- 16 Velisti o palombari?
- 18 Sabato in Assonautica
- 20 Il conta...storie
- 22 Notizie in breve



M/Y Cloud 9
Immagine concessa da CRN Yachts

Assonautica Ancona

già Newsletter Assonautica Ancona
Anno 20, n. 58

Editore:

Assonautica Provinciale di Ancona

Sede Legale:

60123 Ancona, Piazza XXIV Maggio, 1

Base Nautica e segreteria:

60125, Ancona, Via G. Mascino, 3/h

Tel. e Fax 071.2074731

Cell. 340.1422005

Periodicità:

Quadrimestrale

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

Direttore responsabile:

Sergio Gradara

Redazione:

E. Lume, C. Polacco, G. Iacobone

Amministrazione pubblicità:

Segreteria Assonautica

Grafica:

Tipografia Bellomo Srl - Ancona

Stampa:

Tipografia Flamini Srl
Osimo (AN), Via Edison, 9

info@assonautica.an.it

www.assonautica.an.it

Ancona, Aprile 2017

Stampato in 800 copie

Publicato online nel sito di Assonautica

Cari amici,

abbiamo terminato con grande partecipazione di pubblico gli appuntamenti del sabato, sta partendo la nostra stagione nautica 2017 e siamo tutti indaffarati a mettere a punto le nostre barche. È anche il momento in cui cominciamo a pregustare le crociere che faremo, immaginando di trovarci in baie stupende con acqua cristallina, di avere tempo buono, vento favorevole durante le nostre navigazioni, di fare una bella pescata e, perché no, cucinarci in barca due spaghetti con i moscioli appena raccolti e mangiarli con gli amici più cari!!! Poi, perché non fare anche un po' di attività sportiva? E allora ecco gli appuntamenti di quest'anno ai quali non dobbiamo mancare: li trovate tutti pubblicati nella quarta di copertina!

Colgo l'occasione poi per segnalare che anche quest'anno, il 27 maggio, si svolgerà ad Ancona la manifestazione «Tipicità in blu» e che, in particolare, da Marina Dorica salperà la Sailing chef, regata gastronomica nella quale la sfida si gioca tra competizione velica e cucina di bordo. Sarà una giornata di festa con tante altre iniziative, tra le quali quella promossa dalla nostra Associazione: l'intitolazione del molo di sopraflutto ad Orlando Grassoni, Marinaio e Patriota, che - insieme a Vincenzo Fondacaro di Bagnara Calabria e Pietro Troccoli di Marina di Camerota - attraversò l'oceano Atlantico con una barca a vela di 9 metri, partendo il 19 settembre 1880 da Montevideo per giungere a Gibilterra il 23 gennaio 1881; è promossa invece da Marina Dorica l'altra cerimonia di intitolazione - stavolta del molo di sottoflutto - all'avv. Riccardo Steconi, pioniere della vela anconetana.

Infine una buona notizia per i frequentatori del nostro porto turistico: Marina Dorica ha finalmente deliberato la realizzazione di un accesso regolato al Triangolone, innovazione che vuole portare all'eliminazione della sosta selvaggia di giorno e di notte consentendo ai diportisti della zona Ovest di trovare con facilità un posto macchina per il carico/scarico delle attrezzature nautiche. I lavori dovrebbero partire al più presto (un po' di scaramanzia non guasta)! E quindi godiamoci insieme la stagione 2017 in Assonautica e in Marina Dorica.

Cari lettori di «Assonautica»,

questo numero inizia con la bella immagine del varo del nuovo superyacht prodotto dalla CRN, proprio qui, a due passi dalle nostre ben più piccole imbarcazioni. Cloud9 - questo il suo nome - è un prodigio della tecnica e del know how italiano e ci è sembrato giusto rendergli onore, cogliendo l'occasione per aprire il nostro sguardo anche oltre i confini del nostro bel Marina Dorica. Per rimanere poi sui motori, che rappresentano circa un terzo dei soci di Assonautica, il nostro direttore, Sergio Gradara, ci propone uno scherzoso confronto fra due mondi apparentemente agli antipodi, eppure legati dallo stesso amore per il mare che ci ospita.

Torna l'appuntamento con il nostro meteorologo di fiducia, l'ottimo Melappioni, ed inauguriamo - con un contributo di Claudio Mercurio - uno spazio dedicato a quel mondo fantastico che inizia subito sotto la superficie. Da non perdere poi la prima puntata - a cura di Gianfranco Iacobone - di un affascinante viaggio intorno alle carte nautiche, strumento indispensabile per i "lupi di mare". L'estate si avvicina e vogliamo proporvi un piccolo gioco: leggete la prima puntata dell'intrigante racconto di Augusto Abbate e divertitevi ad indovinare...

Buona lettura a tutti!

Elena Lume

Motoristi vs Velisti

di Sergio Gradara

Il mare è immenso, ma le scaramucce non mancano mai.

«Uffa qui non si riesce a navigare tranquilli un attimo, quei motoscafi che vanno a tutta birra ci sbattono da tutte le parti!» Quante volte avete sentito questa frase, oppure «Ma chi si credono quelli a vela, padroni del mare. La precedenza è mia. Vedi vanno a motore, vele o non vele».

Insomma: il mare è immenso, ma capita sempre quel motoscafo che passa troppo vicino alla barca a vela facendo rollare lo scafo come un fucello ed anche quel velista che procede a vela e motore pretendendo comunque di avere sempre la precedenza. Chiaro, il buon senso dovrebbe guidare la navigazione eppure le scintille fra velisti e motoristi non mancano mai. Non dimentichiamo però che fonti UCINA dicono che su tutto il navigante sulle acque italiane il 75% è rappresentato da scafi a motore (compresi i pneumatici) ed il 25% da scafi a vela. Insomma chi va per mare a motore è in netta maggioranza e non è neppure detto - come non pochi affermano - che solo la navigazione a vela sia quella che rispetta il mare. Per capire come la pensano velisti e motoristi abbiamo fatto le stesse domande ad un proprietario di barca a vela e un proprietario di barca a motore, stessa età e stessa composizione familiare. Le risposte sono sorprendenti e divertenti nello stesso tempo. Una cosa è certa: a vela o a motore la vera propulsione delle barche è l'amore per il mare.



BARCA A MOTORE
Elvio Beltrani



BARCA A VELA
Leonardo Gentili



Ci parli della sua barca



Sono proprietario di un Airon Marine 4100 T Top con due motori Volvo da 370 CV Diesel. Una barca nella quale si sta comodi in 4 (la mia famiglia) e che può avere una velocità di punta di 38 KN e di crociera di circa 25/26 KN.



Posseggo un barca di 34 piedi, una Zuanelli che ho scelto perché progettata per la navigazione d'altura. Ben invelata e particolarmente robusta, con uno scafo con l'opera viva profonda che dà molta stabilità alla barca in qualsiasi condizione. Una barca che a vela naviga sui 6,5 nodi di velocità, a motore la media di crociera è sui 5,5 nodi.

Per quale motivo l'ha comprata?



Ho comprato questa barca nel 2015, passando da una barca a motore più piccola che effettivamente ci stava un po' stretta con due motori a benzina. Questa ora è molto più vivibile e soprattutto è dotata di hard top che sicuramente è molto comodo.



Cercavo una barca robusta adatta alla navigazione d'altura, stabile e sicura per il mio nucleo familiare. Uno scafo che potesse essere condotto anche con equipaggio ridotto, che permettesse ai miei bimbi di giocare, dormire e vivere in cabina in tutta tranquillità.

Cosa ama del mare e dell'andare per mare?



Del mare amo tutto. Davvero tutto. Il profumo, i colori, lo sguardo che si perde all'orizzonte. La calma piatta, la tempesta, tutto. Ho scelto una barca a motore perché i tempi del mio stile di vita (soprattutto lavoro) sono molto stretti e quindi con la mia barca so che mollo gli ormeggi ed in tempi ridotti posso arrivare dove voglio buttare l'ancora.



Amo la sensazione di calma e libertà che mi regala il navigare. Amo rompere con gli schemi frenetici della vita attuale, per trovarmi immerso nei ritmi della natura. Mi piace la navigazione d'altura, quando l'orizzonte è solo blu. Ci sono io, la mia famiglia, la mia barca e il mare.



Ritiene che la navigazione a vela/motore sia penalizzata?



No, perché rispettandoci tra velisti e motoristi non si dovrebbero mai creare dei problemi. Io in navigazione cerco sempre di passare lontano dalle barche a vela, per non infastidire la navigazione con l'onda creata. D'altra parte barche come la mia devono navigare in planata e l'onda si crea giocoforza.



Mi sembra che - data la vastità del mare - vela e motore possano convivere senza alcun problema. Se c'è il reciproco rispetto ogni problema viene superato. Ripeto, rispetto reciproco e osservanza delle regole.

Cosa non le piace dei motoristi o velisti?



I velisti troppo spesso sono altezzosi, spocchiosi. Credono che il mare sia solo loro, di proprietà e che siano gli unici a rispettarne l'integrità. Vedono nei motoristi dei profanatori della sacralità di un mondo che credono riservato solo a chi va a vela.



Dei motoristi non mi piace quando accendono senza motivo i motori in porto, inquinando l'aria con gli scarichi ed il conseguente rumore degli stessi. Trovo poi inutile che debbano sfrecciare a piena velocità accanto a barche come quelle a vela. Proprio per la maneggevolezza dei loro scafi potrebbero valutare traiettorie diverse evitando di sollevare tanta onda.

Secondo lei c'è equilibrio nelle norme di navigazione fra motori e vele?



Le norme in mare sono davvero troppe, ma a mio parere equilibrate fra chi va a vela e chi a motore. Piuttosto dovremmo fare fronte comune verso certi obblighi che non stanno né in cielo né in terra, vedi la nuova dotazione sanitaria che richiede come minimo la conoscenza della chirurgia e medicina insieme.



Trovo le normative omogenee ed equilibrate sia per i velisti che per i motoristi, la sicurezza è il primo obiettivo per chi naviga e le norme italiane sono totalmente orientate in questo senso.

Cosa vorrebbe che i motoristi o i velisti facessero?



Vorrei che il velista facesse il velista per davvero. Invece capita sempre più spesso vedere barche a vela dotate di motori potenti che filano con mezza vela per assicurarsi sempre la precedenza. Ma se vai a motore - e si vede, accidenti se si vede - rispetta anche tu la precedenza.



Mi piacerebbe che i motoristi si avvicinasero al mare non come uno spazio da percorrere nel minore tempo possibile. Vorrei che parlassero meno della potenza dei loro motori e delle velocità di crociera e più dei ritmi del mare, dei cambiamenti del clima meteorologico: non una pista piatta dove sfrecciare, ma un organismo vivente da rispettare ed assecondare.

***Pensa che
comprerà mai una
barca a motore/
vela?***



Ho avuto il piacere di trovarmi al timone di una barca a vela in una giornata di vento e con il mare formato e ritengo che le emozioni e le sensazioni che trasmette il timonare in quelle situazioni siano uniche e incomparabili. Un valore in più che regala navigazione a vela rispetto a quella a motore. Ma come detto i miei tempi sono ristretti, prevedo quindi che per il mio stile di vita rimarrò motorista per sempre.



Perché no. In passato ho avuto un battello pneumatico e mi sono divertito, poi della barca a vela ho apprezzato la possibilità di navigare anche in inverno e quando le condizioni climatiche mutano e diventano problematiche. Ma non è detto che in futuro...

***Un ultimo
consiglio per i
velisti/motoristi***



Se navighiamo significa che amiamo il mare, chi ama il mare deve rispettare tutti, indipendentemente se si va a vela o motore. La vera chiave è il rispetto reciproco. Il mare ci regala sensazioni ineguagliabili che è stupido buttare per una precedenza o un po' d'onda.



Ovvio che amiamo il mare, magari approfondendo un po' di più i concetti della navigazione i motoristi potrebbero apprezzare di più chi va a vela. Proprio per questo invito tutti i possessori di uno scafo a motore a fare un'esperienza su una barca a vela. Magari per condividere le sensazioni che può dare una vela gonfia di vento e un po' di mare che lo scafo solca in tutta sicurezza.



Persi nella nebbia

La Regata di Natale per Ussita

di Gianfranco Iacobone

Veleggiare nella nebbia ha un suo fascino, e qualche volta sono uscito apposta per provare questa emozione. Però regatare, dovendo cercare le boe e controllare gli avversari, è cosa diversa, se non si vede oltre la propria prua. Eppure è successo, alla regata di Natale, ed è anche andata bene.

La mattina ci siamo alzati con sole ed aria chiara, con grande sollievo. Mancava il vento, ma poi una brezza è arrivata e Tricarico ha potuto dare la partenza alle undici, in perfetto orario. Ma percorso mezzo lato la situazione è cambiata in un attimo: nebbia, poi più nebbia, un po' più vento (5-7 nodi di reale) ma ancora più nebbia fino ad una visibilità tra i cinquanta e i venti metri. Onore al Comitato, che ha dato i rilevamenti bussola delle boe, e onore agli skipper, che le hanno trovate. I controlli di passaggio alle boe hanno garantito la regolarità della gara, e grazie ad un'altra opportuna decisione, la ridu-

zione del percorso al solo triangolo, tutta la flotta ha tagliato l'arrivo dopo un'ora di media (ma 33 minuti il primo, Andelstanken di Armeni, seguito dai più veloci).

Una regata breve ma intensa, dove molti, in particolare i più giovani, hanno fatto un'esperienza nuova. Mentre una nave mandava il suo segnale cadenzato e un po' ansiogeno,

la Guardia Costiera incrociava nei dintorni e il Comitato sentiva, non si può negare, tutto il peso di una situazione anomala ma che d'inverno sul mare fa parte delle possibilità. Una bella prova di maturità marinairesca, prima che sportiva, di tutti gli equipaggi, senza nessun ritiro.

Ed Ussita, cosa c'entra col mare? Il "nostro" comune terremotato era al



Ciarmatori, trofeo Presidenza 2016

centro della giornata: 500 euro raccolti dalle quote di iscrizione sono andati ad un progetto di ricostruzione. Le classifiche e le foto (mie, per malattia della brava Veronica) sono sul sito. Il primo in tempo reale come detto è stato Armeni, il primo in ORC Giombi. Sono stati quindi assegnati i trofei annuali: quello per le Barche Classiche è andato, per il terzo anno consecutivo, a My Way di Daniele Ferraioli, mentre quello della Presidenza, su tutta la flotta, è tornato nelle mani di Claudio Ciarmatori con Wild Dog, dopo un anno di pausa. Gradita presenza alla premiazione quella di Vincenzo Graciotti, neo-eletto Presidente della decima zona FIV. Panettone e cioccolata calda hanno chiuso in bellezza la giornata.

Riassumendo la nostra stagione 2016, per chi è appassionato di organizzazione degli eventi velici e di numeri, le barche che sono passate per almeno uno dei nostri eventi sono state 68, ma solo otto hanno partecipato a tutte le quattro prove. La media per barca è stata invece un po' meno di due regate (1,87) e 32 barche hanno partecipato, in media, a ciascuno dei quattro eventi, con la punta di 55 del Conerissimo. Ventitre delle 68 barche erano di soci dell'Assonautica, al secondo posto (e prima nei risultati annuali) la LNI Ancona, con 8 barche. Sempre forte la presenza degli amici di Senigallia, con 7 barche. Le barche "classiche" (con almeno 20 anni, ma anche molti di più) sono state 17, un quarto della flotta, segno che c'è un certo invecchiamento, ma anche che le barche hanno una lunga vita.



Ed Ussita, cosa c'entra col mare? Il "nostro" comune terremotato era al centro della giornata: 500 euro raccolti dalle quote di iscrizione sono andati ad un progetto di ricostruzione

La formula di suddivisione delle barche in "crociera", "crociera/regata" e "regata" ha grosso modo diviso la flotta in 50-40-10%, come ci si aspettava, senza grossi problemi dopo qualche modifica di messa a punto. Non ci sono stati grandi problemi nemmeno negli accorpamenti e nei relativi compensi a miglio, che funzionano. Nel frattempo sta un po' crescendo il numero di barche con il

certificato ORC, anche semplificato, con bei numeri anche di 8-10 partecipanti in ciascuno dei nostri eventi. Vorremmo portare più barche a partecipare, il prossimo anno. Per cui l'ASD intende ridurre le spese nelle regate, per poter ridurre in modo significativo le quote di iscrizione, in particolare alle barche medio-grandi, che finora hanno pagato molto. Vorremmo, insomma, che un armatore potesse regatare anche ogni domenica, senza svenarsi... Un modo simpatico per farlo sarebbe anche diffondere il "boat sharing": tutto l'equipaggio mette qualcosa delle spese, e l'armatore si occupa solo dei ben altri costi per mantenere la barca. Che ne dite?



Ferraioli, trofeo Barche Classiche



Gerardo e il Comitato



Giombi, primo in ORC

ADRIASAIL ASD



ARCOBALENO SRL
Fraz. Passo Varano n.306 Ancona
Te 071 286 30 20

Resinatura di manufatti in vetroresina
Realizzazione di opere in vetroresina
Carrozzeria completa sia di parti sia d'interi imbarcazioni
Verniciatura metallizzata
Applicazione di Gelcoat
Primerizzazione
Verniciatura elettrostatica
Livellamento di pavimentazione con autolivellante e/o stucco
Trattamento carene
Refitting imbarcazioni
Carpenteria metallica leggera
Allestimenti navali (coibentazione e imbonaggio)
Verniciatura sentine
Copertistica navale

Barzetti

Masini
CENTRO OTTICO



Casalinghi ed elettrodomestici
rappresentanza Tommaso Ronconi

FACKELMANN

R.G.V.
ITALY

Tontarelli

Saturnia
POMELLANE DA TOSCANI

Sono tornate le regate

di Luca

Come ogni anno, sono tornate le regate a match race con i nostri meteor, giunte alla VII edizione, per ricordare Luca Bregallini, che vive sempre tra tutte le persone che hanno avuto il piacere di conoscerlo. Si sono svolte dal 25 marzo al 2 aprile, con 16 equipaggi di tre persone. L'attività di formazione al match race di Gerardo Tricarico è proseguita riprendendo il filo dello scorso anno, che aveva prodotto già grandi risultati in termini di maturazione agonistica. I vari gironi ad eliminazione hanno permesso di selezionare l'equipaggio più forte, che quest'anno ha ricevuto in premio la quota di iscrizione ad un evento di match race nazionale. I risultati completi sono pubblicati nel nostro sito web.



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%**

Antiche carte nautiche

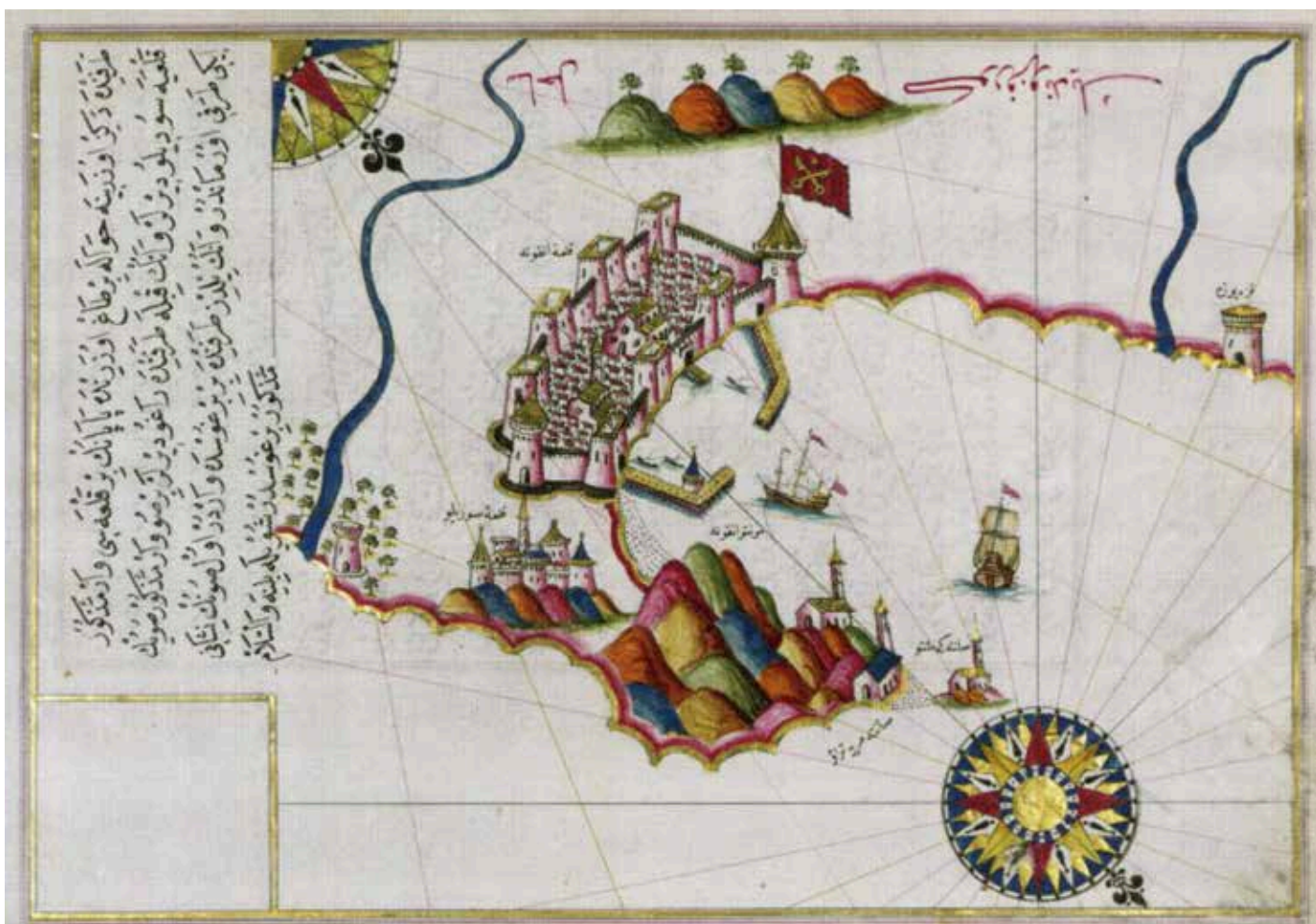
tesori nascosti di Gianfranco Iacobone

Per noi che andiamo per mare la carta nautica non è solo uno strumento di navigazione, ma un oggetto di culto, da curare e contemplare per una sua intrinseca bellezza. Ma le nostre carte sono perfette e complete, e mancano di quel fascino che invece posseggono le carte antiche. Queste, imprecise, deformate e incomplete, raccontano la fatica delle scoperte, quando un pezzo si aggiungeva all'altro anno dopo anno, fino a che, solo alle fine dell'ottocento, il puzzle è stato completato. Una bella storia, quella delle scoperte geografiche e dei navigatori, che crediamo di conoscere e che invece ci può riservare molte sorprese. Il Museo Galileo di Firenze ha allestito una mostra sulla cartografia di Waldseemüller (quello che diede all'America il nome di Amerigo Vespucci e la cui carte sono state di recente riscoperte in modo rocambolesco), dei primi del 1500. Il sito <http://mostre.museogalileo.it/waldseemuller> illustra in

modo meraviglioso e multimediale la mostra e racconta tutta la storia della cartografia a partire da Tolomeo, delle navigazioni e dei navigatori, degli strumenti di navigazione e delle carte che circolavano prima di Colombo, ed alle quali il genovese sembra essersi ispirato. Un libro appena uscito, che abbiamo acquistato per la nostra biblioteca, Rais, di Simone Perotti (velista che ha lasciato un lavoro da manager per vivere in barca e scrivere libri, e che abbiamo conosciuto ad Ancona) entra in queste storie alla grande. Il teatro è quello delle guerre navali nel mediterraneo del '500, tra i pirati ottomani e i genovesi, al comando di Andrea Doria. Tutto però ruota, in un vero thriller, attorno a delle mappe (vere, storicamente) disegnate a Costantinopoli da Piri-Reis (vedi figura) con lo scopo di dimostrare che Colombo non aveva scoperto l'America, ma che si era basato su carte precedenti; per cui le pretese della Spa-

gna sulle Americhe erano infondate, e la partita per le altre potenze, come quella ottomana, si poteva riaprire. La storia è come sempre un misto di romanzo e verità-verosimile, si legge con piacere (a patto di saper sopportare un po' di lungaggini e narcisismi di Perotti) e pone una domanda: perché gli ottomani, che avevano territori sul Mar Rosso, si sono fatti battere dai portoghesi nella conquista dell'Oriente? Le carte antiche possono proporre queste e molte altre domande (perché gli inglesi sono rimasti così indietro da dover rincorrere le altre potenze per duecento anni? E i francesi, anche peggio?), e a volte dare anche risposte. Se siete curiosi questo è un mondo delle meraviglie... Buon viaggio!
Nel prossimo numero vi racconterò una storia che ci riguarda da vicino: una scoperta casuale che ha aperto una finestra su un mondo anconetano che merita di essere ricordato.

Carta di Piri Re'is, Ancona, 1513



Le nuvole e i segni premonitori, *un argomento difficile*

di Maurizio Melappioni



Difficile perché si rischia di addentrarsi in una lunga e complessa trattazione dei concetti base dei fenomeni meteo marini (che sono fra i più complessi della meteorologia operativa), ottenendo solo di sensibilizzare il navigante, soprattutto diportista, con nozioni che, se non applicate subito, verranno presto dimenticate. Con questa premessa e coscienti di questo grande rischio entriamo nello sviluppo dell'argomento, cercando in modo semplice il loro collegamento con gli aspetti pratici nella navigazione. Intorno al minimo della pressione atmosferica del sistema perturbato si muovono i fronti, che non sono altro che i confini di due masse d'aria con differenti caratteristiche fisiche, ed è per questo motivo che rifiutano di mescolarsi, creando una superficie di discontinuità che le tiene separate. Nelle mappe sinottiche le linee dei fronti rappresentano solo la traccia al suolo, ma non rappresentano l'estensione e l'inclinazione della superficie di discontinuità, e quindi cosa ci si può aspettare come tipo di nubi e tipo di tempo.

Se il fronte caldo è molto inclinato l'aria che lo sovrasta, attirata verso il

minimo di pressione, si muove lentamente verso l'alto scorrendo sulla superficie di discontinuità, e in queste condizioni i sistemi nuvolosi che si formano per graduale raffreddamento dell'aria sono del tipo stratiforme. I Cirri (Ci), Cirrocumoli (Cc) e Cirrostrati (Cs) sono le nubi stratiformi che si formano nella parte distale del fronte caldo. Quando nel cielo si osserva nella sequenza la formazione dei Ci, poi dei Cc, e a seguire i Cs, questo è da considerare un segnale premonitore dell'arrivo di una depressione vicino al punto di osservazione. La conferma di questo segno premonitore però lo fornisce il barometro che indicherà una iniziale diminuzione della pressione atmosferica attuale. La diminuzione della pressione scenderà quindi con una tendenza in tre ore di 1 o 2 hPa. Il fronte freddo invece avanza letteralmente come "un cingolo di un trattore", è inesorabile, sposta l'aria che ha di fronte, quella del settore caldo della perturbazione, sollevandola verso l'alto anche in modo brusco. Le nubi che si svilupperanno saranno quelle tipiche dei moti turbolenti cioè cumuliformi. I segni premonitori che

anticipano l'arrivo del fronte freddo sono, nubi nella parte alta del cielo, i Cirri (Ci) e i Cirrostrati (Cs) e sotto tra i 1500 - 2000 metri gli Stratocumuli (SC). La pressione atmosferica rimane pressoché stazionaria prima del passaggio per salire in modo repentino anche di 10 - 15 hPa durante il passaggio. Sono molto pericolosi i cambi di direzione del vento al passaggio del fronte freddo, perché sono repentini e violenti. L'altro aspetto da non trascurare sono le imponenti nubi cumuliformi, Cumulonembi (Cb), prodotte dall'avanzamento del fronte freddo, che costituiscono un serio pericolo per la navigazione marittima. Solitamente la base di queste è a poche centinaia di metri dal suolo e le sommità possono arrivare e superare la troposfera, generano discese di aria imponenti da cui deriva il loro pericolo maggiore. Il barometro può evidenziare con un margine di 10/15 minuti di anticipo l'arrivo di un Cumulonembo, che si forma normalmente di fronte ai fronti freddi, segnalandolo con la diminuzione della pressione atmosferica che ha una tendenza superiore ai 6 hPa nelle tre ore. Questo fatto, se notato, permette di mettere in sicurezza equipaggio e barca.

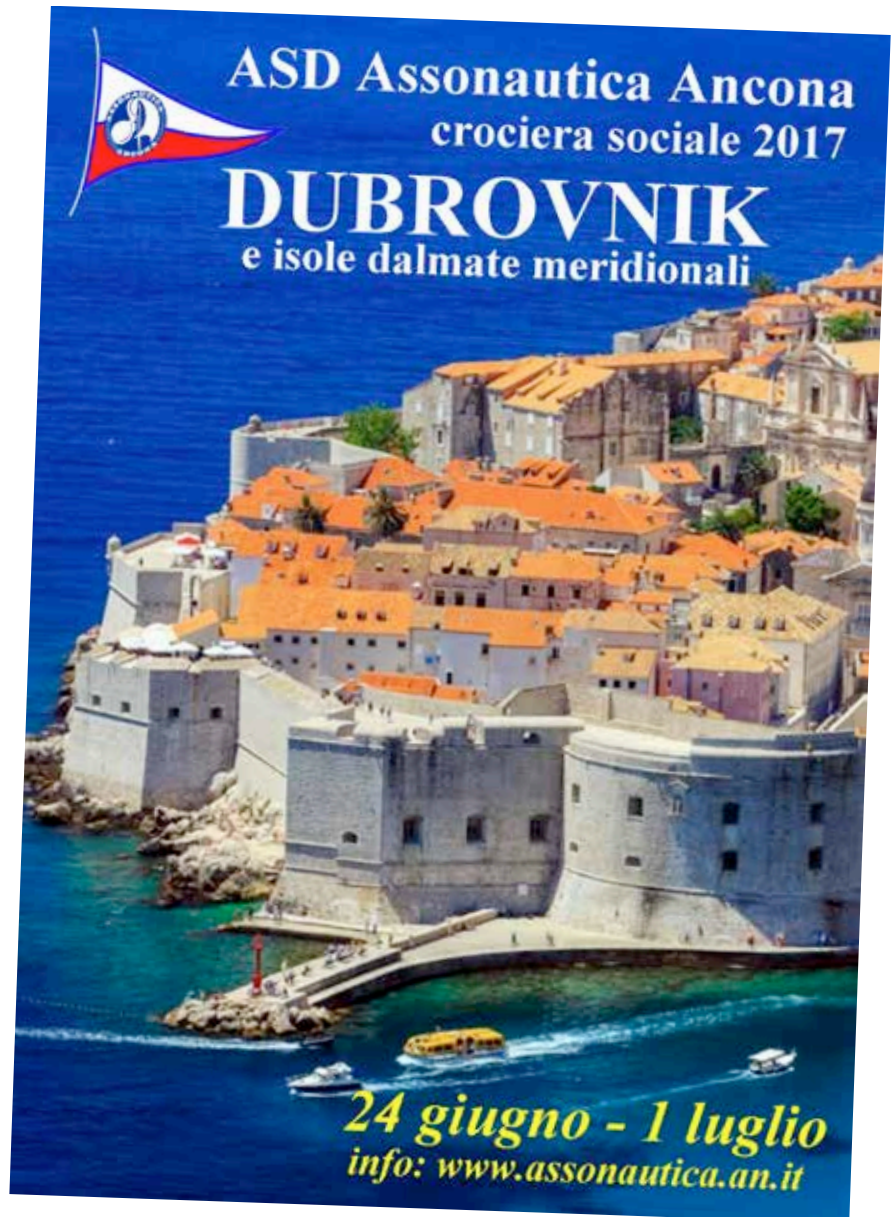
Potremmo quindi concludere che con l'osservazione dell'aspetto del cielo, la lettura di una carta sinottica cercando i fronti, l'uso sapiente del barometro, sarà possibile sapere quale tempo ci possiamo aspettare affrontando il passaggio di una perturbazione.

Dubrovnik ed isole dalmate meridionali

*Crociera sociale 2017,
24 giugno
1 luglio*

Dopo cinque anni di Grecia, una pausa in Adriatico. Città d'arte, clima mite, foreste di pini, buona cucina e ottimi porti. Abbiamo scelto per questi motivi la Croazia dell'estremo sud, con base nella "perla dell'Adriatico", la nostra gemella, Ragusa, come ci piace chiamarla visto che così l'abbiamo conosciuta per dieci e più secoli. La formula è sempre la stessa: scuola di vela per chi è interessato, crociera per tutti. Andremo in nave a Spalato, cogliendo l'occasione per visitare anche questa bellissima città, e poi Ragusa, Ston, Mljet, Korcula, Lastovo.

Due barche sono già prenotate, sulla base della lettera che a suo tempo abbiamo inviato a tutti i soci. C'è ancora posto su una terza barca, e forse una quarta (se ci saranno ulteriori adesioni), per cui gli interessati possono andare a leggere programma e condizioni sul nostro sito e contattare la segreteria.



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

Passaggio di consegne per la scuola patenti nautiche

di Franco Pasqualini

La linea d'ombra è il titolo di un romanzo di J. Conrad.

In questo splendido e avvincente racconto è descritto fra l'altro quel momento indefinito, personalissimo e al contempo universale, in cui si prende finalmente atto della propria indipendenza e, insieme, del proprio essere soli di fronte al mondo, delle proprie capacità e dei propri limiti: il momento in cui si cessa di essere marinai e si diventa Comandanti, responsabili della propria barca e delle vite che essa trasporta.

Pasqualini, Marchetti e Stefoni, i tre storici capitani

Sabato 3 dicembre 2016, mentre aspettavo, al calduccio della nostra Associazione, che arrivasse l'ora della prova pratica per i nostri allievi del 48° corso, ho sfogliato per caso il n. 9 del nostro giornalino.

Una profonda commozione mi ha fatto venire un nodo alla gola leggendo l'articolo *La scuola patenti nautiche*, di Augusto Abbate. Le sue considerazioni su di me e per la nostra scuola, infatti, mi hanno dato la dimensione della sua stima e della sua amicizia silenziosa, ma presente e leale.

L'incarico che si è assunto Augusto, come istruttore e coordinatore del corso patenti nautiche, non è di poco conto. Credo che solamente io possa comprendere il suo impegno, anche in considerazione del nuovo sistema di esame, in parte a quiz. L'esperienza fatta insieme a lui nel 46° corso,

rafforza la mia preoccupazione per un sistema che non aiuta l'istruttore a raggiungere l'obiettivo minimo di preparazione.

Mi assumo la responsabilità, come ho sempre fatto, nel dichiarare che l'esame attuale di patente nautica è frutto della più ostinata burocrazia. I quiz, così fatti, non raggiungono l'obiettivo di far acquisire agli allievi le nozioni utili per andare in mare in sicurezza, inoltre sviliscono ed annullano la professionalità della commissione esaminatrice, mentre premia gli allievi di buona memoria. La patente nautica non è né la patente automobilistica, né tantomeno la patente di caccia, ecc...

Quando negli anni '90 fondammo ad Ancona, insieme al Cap. Marchetti, la nostra scuola patenti, volevamo che fosse un progetto unico ed ambizioso. Lo scopo principale era ed



è quello di formare diportisti che, al di là del pezzo di carta (vedi patenti), avessero acquisito nozioni teoriche e pratiche di buon livello che permettessero loro di affrontare con relativa sicurezza le prime esperienze. Resta comunque incontestabile che il vero istruttore ed esaminatore imparziale, incorruttibile e giustamente esigente è: il MARE.

Non vorrei che con il passare degli

L'obiettivo è trasformare ambiziosi aspiranti comandanti in umili aspiranti marinai

anni la nostra scuola, nata come un progetto unico, diventasse una fotocopia di altre realtà. La concorrenza di altri circoli, l'esigenza di contenere i costi, purtroppo, ci costringono a diminuire il livello di preparazione. La formazione dei nostri patentati è stata sempre molto alta, le stesse commissioni esaminatrici hanno sempre confermato la buona preparazione degli allievi, al di là dei risultati. Questo è stato l'obiettivo che mi sono posto nell'assumere l'incarico di responsabile della scuola patenti conferitomi dal Presidente Ferranti e successivamente dal Presidente Bertolini negli anni '90. In seguito mi è stato confermato anche dal Presidente Iacobone e dal Presidente Manarini, i quali mi hanno concesso carta bianca nel condurre, a modo mio, la scuola fino al 2016, data in cui ho preso la decisione di lasciare l'incarico, per motivi strettamente personali. Vorrei comunque spiegare che il rigore con cui ho organizzato la scuola

non è frutto di atteggiamenti o di un carattere scontroso, ma una convinzione maturata con l'esperienza. Infatti, ogni impreparazione, dubbio, incertezza, sono elementi pericolosi che un comandante di imbarcazione non si può permettere.

E' mia personale convinzione che l'istruttore, in suddette circostanze, deve cercare di sottolineare tali comportamenti evidenziandoli all'allievo con franchezza, non avendo paura di diventare anche antipatico.

Nella mia professione mi sono reso conto che certe situazioni di pericolo sono il frutto di sommatorie di errori, di decisioni tardive e di debolezze caratteriali, mentre il mare fa sempre il suo mestiere.

Il comandante di un'imbarcazione da diporto (massimo 24 mt.) ha la stessa responsabilità nei confronti dell'equipaggio e degli ospiti, pari a quella di una nave da 200 mt. (vedi codice della navigazione da diporto). Nel passare "il comando" all'amico Abbate, colgo l'occasione per ringraziare tutti gli ex allievi, i dirigenti dell'Assonautica, il mio collega ed amico Francesco Marchetti, per l'aiuto che mi ha dato come consigliere e sostituto, al nostro istruttore di vela Leonardo Gentili, alla segreteria nella persona di Carla Polacco.

*Ogni impreparazione,
dubbio o incertezza,
sono elementi pericolosi
che un comandante
d'imbarcazione non si
può permettere*

Un ringraziamento particolare a mia moglie, Alida, per la pazienza con cui ha sopportato le mie numerose assenze serali e non, dovute all'attività didattica, teorica e pratica, della scuola.

Ho dato molto di me a questa Associazione ma ho ricevuto indietro moltissimo in affetto e stima.

Nelle notti di tempesta, quando il vento impetuoso mi sveglia, mi è di grande conforto pensare: «se qualche nostro ex allievo si dovesse trovare in mare, forse gli può essere utile ricordare le raccomandazioni ed i consigli del suo istruttore».

Potranno servire????

Io penso di aver fatto il mio dovere!!!

Buon vento Augusto e... buona fortuna nel trasformare ambiziosi aspiranti comandanti in umili aspiranti MARINAI.



“Come è profondo il mare”

Velisti o palombari?

di Claudio Mercurio



Con un'inaspettata giravolta del destino, dopo mezzo secolo di attività subacquea alle spalle, eccomi qui a scrivere sul giornalino dei velisti (e non solo, N.d.R.). Scherzi del... Karma !? Infatti mi trovo qui, velista per caso o subacqueo geneticamente modificato, se preferite. Sono sempre stato convinto che chi sta sopra la superficie non può limitarsi a conoscere l'arte di bordare le vele o le astuzie della regata, come pure, chi sta sotto dovrebbe conoscere un po' di più la meteorologia e l'arte della navigazione, per il semplice motivo che sul sito d'immersione non ci si arriva a piedi o in bicicletta, ma in barca. Inutile dire che le capacità operative del velista palombaro citato nel titolo, dipendono largamente dal fatto che si agisca in apnea o con l'autorespiratore, nel qual caso si presuppone che il soggetto abbia frequentato un corso sub e sia diventato un bombolaro (epiteto dispregiativo con cui atletici e assatanati apneisti descrivono i goffi bamboccioni che praticano l'immersione con autorespiratore). Seppur con le dovute eccezioni, l'operatività in apnea è

alquanto limitata. Tutti avrete provato sulla vostra pelle quanto sia difficile districare l'elica da una cima, o semplicemente ripristinare la rotazione del log, bloccato dalle incrostazioni. Sommozzare al cospetto di quell'immanente sagoma scura e viscida che è l'opera viva della barca, non è certo un passatempo piacevole come fare snorkeling in acque libere e limpide. Inoltre, poiché si agisce in un paio di metri d'acqua, la spinta idrostatica positiva è massima, per cui si fa gran fatica a rimanere sommersi, e si è costretti ad usare continuamente gambe e braccia, per mantenere l'assetto.

Ora che la subacquea è una pratica diffusa, e sempre più persone si accostano alla nautica da diporto, ritengo che chiunque prenda in mano un timone, dovrebbe possedere un minimo di acquaticità

Urtare con la testa la carena o tagliarsi a contatto con l'elica sono quasi la regola. Occorre considerare inoltre che la pelle sott'acqua, a causa del freddo, è ischemizzata (ricordate i polpastrelli che le nostre mamme chiamavano: ceci ?), meno sensibile e più vulnerabile, per cui una volta usciti dall'acqua, potremmo trovarci non solo pieni di sgommate di antivegetativa, ma anche sanguinanti da più parti. Inoltre, la presenza del fouling, complica ulteriormente la situazione. Mi riferisco specialmente ai tubicini calcarei dei vermi serpulidi e soprattutto ai cirripedi (denti di cane, o se preferite, cappoline), abrasivi e taglienti come schegge di vetro. Un altro fattore di rischio è lo sbalzo termico. In Mediterraneo, specie in posti come la Sardegna o la Croazia, anche in estate la temperatura dell'acqua è molto inferiore a quella esterna. Tuffandoci, il repentino shock termico sulla superficie della pelle, a parte il brivido intenso, espone al rischio, nei soggetti predisposti, di perdita di coscienza istantanea al contatto con l'acqua. Il gioco si fa particolarmente duro quando un'an-

cora di 20 kg o più si incattivisce sul fondo. Cerchiamo di ragionarci un po' sopra. In primis, la prevenzione: stiamo attenti a dove diamo fondo e consideriamo la possibilità di usare un grippiale, ricordando che l'insuccesso sarebbe assicurato se la cima o la catena fossero in tensione. Il timoniere dovrà manovrare opportunamente, anche alla cieca, guidato da chi comanda l'argano senza mai perdere di vista il sub. Quindi chi ha più esperienza non starà al timone, ma a prua, e controllerà continuamente ciò che avviene in acqua, nel pozzetto, e... sotto i propri piedi, che potrebbero finire intrappolati nel verricello, rendendo veramente indimenticabile l'uscita in mare. Acqua fredda, mare mosso e corrente, rendono ancora più scabrose queste già spiacevoli situazioni, al punto che bisogna sempre considerare valida l'opzione di rassegnarsi a lasciare sul posto ancora e calumo, possibilmente dopo averli pedagnati in vista di un successivo recupero. A proposito: da quanto tempo non controlliamo la funzionalità del grillo o l'usura dello stroppetto che unisce il primo anello della catena all'apposito occhiello nella cala dell'ancora? Se giudichiamo che la profondità sia alla nostra portata, ma siamo un po' fuori allenamento, non cerchiamo di risolvere la situazione al primo tuffo, ma facciamo una serie di

sommozzate "di ambientamento", scendendo due o tre volte a una profondità intermedia crescenti, dove sosteneremo per alcuni secondi per poi emergere senza affanno, evitando di forzare l'apnea.

Fatte queste premesse "tecniche", le probabilità di intervenire con successo dipendono dalla personale abilità di apneisti, che ovviamente non è la stessa per tutti e non è costante neppure per il medesimo individuo, al variare dell'età e della forma fisica.



*Nel prossimo numero
approfondiremo
(appunto!) con Claudio
Mercurio le tecniche ed i
segreti dell'immersione*

I sabati d'inverno insieme in Assonautica

di Gianfranco Iacobone

Abbiamo concluso i tredici incontri del sabato previsti, tra novembre e febbraio 2017, ed è il momento di tirare qualche conclusione. La prima è che, dopo alcuni anni (almeno cinque, se si escludono i primi anni meno strutturati) i temi, invece che mancare, sono sempre più belli e numerosi, e le collaborazioni dei relatori sempre generose. Anche il pubblico è sempre più presente, in risposta ai nostri sforzi. La nostra piccola sede ha visto passare qualcosa come mille ospiti, molti non soci, nelle varie serate sempre concluse con un bicchiere di vino e un momento di socializzazione. Se dovessi dare una sintesi delle serate, per chi non c'era, mi sarebbe impossibile tanta era la ricchezza dei contenuti. Mi occorrerebbe un libro, ma non lo scriverei perché a questi eventi è più bello essere presenti, anche perché si basano in gran parte sulle immagini. Proverò quindi a fare solo una rassegna sintetica. *La Patagonia e Terra del Fuoco* è stato il primo tema, trattato da me. Il carattere "antartico" dei luoghi, la presenza incombente del polo, che non è vicino ma si sente, sono i caratteri dominanti di questa terra quasi disabitata, che lascia una grande nostalgia e la voglia di ritor-

narci per vedere le molte altre cose che ci sono, ma soprattutto per respirare di nuovo quell'aria di "fin del mondo". La serata "Il mio nome è Nessuno" del gruppo Sena Nova è stata una splendida sorpresa perché non ci si aspetterebbe che la storia di Ulisse riesca ancora oggi a tenere viva l'attenzione e a dare commo- zione. Eppure è stato così, grazie alla recitazione perfetta, alle musiche e all'adattamento dei testi fatto dal Prof. Camillo Nardini. Altro grande appuntamento è stato quello con la Dr.ssa Nicoletta Frapiccini, direttore del Museo Archeologico, su *Oro dei Celti nelle Marche*. Una carrellata di splendide immagini di ori trovati nelle necropoli di Arcevia, Filottrano e Osimo, in parte non ancora esposti al pubblico. Oggetti di rara bellezza, del II-IV secolo aC, prodotti dell'artigianato etrusco, greco, tarantino e forse anche anconetano. Una serata tecnica di grande interesse per i velisti è stata quella di Gherardi e Timpanari, della Powerplast di Camerano su *Evoluzione dei materiali*. Con grande competenza ed esperienza ci hanno mostrato pregi e limiti delle "membrane", le vele laminate da regata, a confronto delle tradizionali vele in dacron e delle vele

intermedie, i nuovi laminati da crociera. Molte idee sono state chiarite in modo autorevole ed anche molto equilibrato, una serata utilissima sia per i regatanti che per i crocieristi. *I Caraibi* sono stati raccontati, per immagini e filmati, da Franco Lombardi per la parte meridionale vicina alle coste venezuelane (quella oggi un po' off-limits per ragioni di sicurezza) e da Renato Casadei per la parte classica, la Grenadine e dintorni. Renato ha aggiunto interessanti considerazioni umane e di costume sui nativi caraibici, frutto della sua lunga frequentazione. Infine il ciclo autunnale si è concluso con il "Superbriefing" della Regata di Natale, due ore di serrato dibattito sulle regole di regata a cura di Gerardo Tricarico. Il ciclo invernale 2017, di sette serate, è stato almeno altrettanto bello. L'apertura sui *Nativi Americani* di Carla Baldelli ha emozionato: la relatrice ha vissuto a lungo con le poche comunità rimaste legate alle loro origini, tanto da essere adottata col nome di "Donna Aquila Rossa" e le immagini ed i molti oggetti che ci ha mostrato, insieme alle sue considerazioni umane e profonde, sono state una esperienza unica per noi, della quale non potremo mai ringraziarla



abbastanza. Il mondo subacqueo è tornato con Claudio Mercurio. Con un film di alto livello ci ha mostrato i molti relitti e i bellissimi fondali de *L'isola di Vis*, ma anche la sua storia e la sua cultura. È stata poi la volta di un fotografo-viaggiatore abituale nelle nostre serate, Eros Brasini, che ha condensato (faticando non poco) le bellezze di due *Terre australi*: la Nuova Zelanda, una terra mitica per la vela ma anche per la meraviglia di distese disabitate, spiagge e scogliere infinite senza segni di presenza umana, vulcani e foreste; e una Patagonia inusuale perché visitata, con un certo coraggio, nella stagione invernale, quando la neve è padrona, il cielo è azzurro e il vento per un po' sembra dormire. Una sessione meteo di Zuccaro e Melappioni ha analizzato una *Burrasca* violenta su Ancona, presa come prototipo-laboratorio per illustrare i fenomeni estremi, ed i cambiamenti climatici. Con una parentesi su un naufragio di quel giorno e su come bisognerebbe reagire, in navigazione, a questi avvenimenti. La settimana dopo, con logica successione, Leonardo Zuccaro ha parlato della *Barca sicura*, su come valutare cioè il grado di affidabilità di una barca, i suoi difetti e gli errori nei nostri comportamenti, visto che, dati alla mano, la maggior parte dei naufragi è dovuta ad errori umani. La biologia marina si è presentata con due veri specialisti, Elisa Punzo e Alessandro Lucchetti del CNR, che hanno parlato dell'*Adriatico* e dei rischi che esso corre a causa delle

attività umane. Un mare ricco, bello ma delicato, che tutti siamo invitati a proteggere. E per finire una impresa unica: la traversata *in canoa* dell'Adriatico di Raniero Zuccaro. Una impresa solitaria e generosa, non soltanto sportiva ma anche umanitaria, dato lo scopo benefico in favore di un ospedale pediatrico del Perù. Raniero ha raccontato con immagini e filmati la sua esperienza, presenti i suoi colleghi ed amici della Polizia di Stato. Siamo molto contenti di queste serate perché sono state apprezzate e capite da tanti amici (troppi, in alcune serate, tanto da non avere più spazio) anche esterni all'ambiente nautico. Diciamo sempre che il nostro porto deve essere aperto alla città, e in queste serate lo è stato, dando una simpatica occasione di passare insieme i sabato pomeriggio invernali su temi sempre piacevoli, conclusi con un bicchiere di vino (rigorosamente marchigiano). Ma la soddisfazione è anche quella di toccare argomenti mai banali, che ci hanno arricchito di conoscenza e a volte anche di buoni pensieri. Non resta che cominciare a programmare la serie del prossimo autunno, invitando come sempre tutti a proporre ciò che di bello hanno da raccontare.



Riccioli d'oro

di Augusto Abbate



Arrivando dal mare e costeggiando l'erta riva di levante, la piccola insenatura con il vecchio molo disteso su uno stretto fondale affiorante che, partendo dalla radice del verde promontorio giunge sino al centro della baia, appare al visitatore quasi d'improvviso.

E, come il sipario del teatro che sollevandosi svela via via allo spettatore la scena, le luci e i colori che fino a poco prima nascondeva, così la spalla rocciosa del monte, aprendosi alla piccola baia, mostra al novello ospite in lenta sequenza e in successione, la costa ripida, le barche dei pescatori, i variopinti negozietti sul breve lungomare e le case che come grappoli d'uva qua e là si sporgono dalle pendici del monte. Alcune l'un l'altra aggrappate lungo la via che lascia la baia e altre solitarie e confuse nella macchia e nel bosco. Tutte bianche incorniciate d'azzurro e intonacate a calce. Tutte contornate da strette viuzze. Lì a mezza costa abitava Margherita che tutti, per i capelli

biondissimi e perennemente arruffati, chiamavano 'Riccioli d'oro'. Ultima di quattro figli e unica femmina. Aveva undici anni, era tutto pepe ed era bellissima.

Come sempre all'inizio della bella stagione, anche quell'anno era da poco tornata dal collegio delle suore che era nella città grande della terra, non lontana, dirimpetto.

Il padre e i fratelli pescatori con un vecchio barchino ben attrezzato, ogni sera partivano per la pesca. La mamma a casa a sfaccendare, a curare l'orto e a tenere a bada un maiale, una decina di polli, qualche coniglio e Riccioli d'oro.

La conca naturale che accoglieva il paese, unico borgo della piccola isola che ad est guardava le coste occidentali di quella molto più grande che faceva da ponte con il 'continente', scendeva con strette viuzze e piccoli terrazzamenti, dalla cresta del monte alla riva della baia. I profumi di giugno galleggiavano nell'aria e la luce calda colorava di tonalità

semplici, come quelle di un acqueello, il paesaggio: il verde scuro degli ulivi, il rosso cupo della terra, la sabbia nera della spiaggia e l'azzurro profondo del mare tutt'intorno.

Per quei pendii saltellava Margherita quando da casa, percorrendo sentieri selvaggi che riducevano la via, raggiungeva la sua barca tirata a secco sulla riva, che lei lasciava lì su una piattaforma di legno, posta a due passi dalla via principale che, partendo dal molo dove attraccava il traghetto e circondando come in un abbraccio tutta la baia, faceva da confine tra le prime costruzioni e il litorale, prima di perdersi nelle tortuose e ripide rampe che risalivano il monte.

Era, quella la barca di Margherita: una piccola deriva, un dinghy. Per la verità non era proprio sua: i proprietari erano stati un tempo dei turisti milanesi che l'avevano lasciata lì anni prima, affidandola alle cure di Riccioli d'oro. Poi però non si erano più visti su quell'isola, così che lei l'aveva adottata e recuperando un po' di carati all'anno pari al costo delle sue attenzioni (così formulava i suoi conti), l'aveva disinvoltamente, fatta sua. Dunque Margherita la curava, la copriva e la lucidava; e ci usciva anche, non da sola però: il padre non voleva.

Un isolano le aveva insegnato ad andare a vela. Era costui il titolare di un negozio che vendeva tutto e un vecchio amico della sua famiglia. Gestiva una specie di mini-market dove, oltre agli alimentari, si potevano acquistare gli attrezzi per la pesca, le pitture per il rimessaggio delle carene, gli attrezzi da lavoro elettrici d'ogni tipo, le lampadine e un'infinità di altre cose. Bravo a riparare ogni sorta di attrezzo, era a metà strada tra il maneggione e il factotum a cui rivolgersi in caso d'emergenza. Era simpatico e raramente diceva di no; spesso dubbioso ed evasivo e talvolta poco conclusivo. Di norma le sue risposte formulavano domande.



Cinquantenne, con ancora buona parte dei capelli in testa e una chiazza chiara sulla nuca che da un po' si faceva notare. Non particolarmente alto di statura, un po' ingobbito e con un'andatura che ricordava quella dei ciclisti in salita. Anche lui aveva una barca: un cabinato a vela che lisciava e curava con passione; aveva così insegnato a Margherita l'andar per mare con una deriva. Da giovane aveva fatto anche qualche regata, così spesso gli piaceva raccontare. E Riccioli d'oro gli credeva e ascoltava i suoi consigli. Così anche quel giorno, eravamo a metà giugno (come si sarà inteso), prima di raggiungere spiaggia e barca passò da lui. "Ciao andiamo? me l'hai riparata quella vela?". Scuotendo la testa e con il viso corrucchiato come se fosse assorto in altri e più seri pensieri, "no, ci ho avuto da fa',... appena posso...", rispose mentre gli occhi, solo per un attimo, gli avevano fatto capolino dagli occhiali. Parlava con una cadenza strana e in contrasto con quella

di quelle latitudini: raccontava che da giovane aveva fatto il militare a metà adriatico e che lì ci "aveva avuto anche la morosa". Di quei tempi e di quei luoghi lontani gli era rimasta una vaga memoria dell'accento cosicché gli piaceva mescolarlo al suo parlare. Era bravo e capace nelle cose che faceva. Sapeva riparare le vele, fare le impiombature alle cime e tante altre cose. Per questo, ma non solo, il comandante della polizia locale, Leonardo, responsabile anche del porticciolo e del quale parleremo più avanti, gli affidava d'estate il compito di controllare gli ormeggi delle barche dei turisti di passaggio.

"Ma come faccio, Riccioli d'oro, ho da lavorare.... mi deve arrivare un motore nuovo.... lo devo allestire e poi installare". "Ma se il traghettone che te lo porta arriva domani, cosa allestisci e cosa installi?"

"Devo leggermi le istruzioni..." provava a risponderle lui.

"Va be' intanto io vado a preparare la barca, ma la vela me la devi sistema-

re". Imperterrita lei così concludeva e come sempre si avviava, sicura che da lì a poco lui si sarebbe materializzato sulla riva, con la vela di riserva. Così avvenne anche quella volta.

"Ma non hai preparato ancora niente, dai che devo rientrare presto ...". Stesso copione, stessi dialoghi. Poi tornavano tardi come sempre. Francesco il papà di Margherita era suo amico ma anche un buon cliente e dunque Aldo, questo era il suo nome, si 'sacrificava volentieri'.

"Guarda i filetti, non puoi fare così, senti che la barca si ferma? stai nel vento, seguilo, ecco così..."... "Non cazzare troppo, sposta il peso, non chiudere la vela..." Aldo parlava e urlava, urlava e parlava, e ancora e ancora, cosicché dopo un paio d'ore Margherita, sfinita, gli diceva di rilassarsi e di raccontarle una barzelletta delle sue, mentre rientravano.

...continua...



Notizie in breve

L'uscita ovest, forse è la volta buona.

L'annosa questione di come convogliare il traffico pesante dal porto all'autostrada, che determina la perdita di competitività dello scalo Dorico, forse si avvia a conclusione. Archiviato il progetto di un tunnel sotto Posatora, il 9 febbraio gli Enti capofila (Comune, Rete Ferrovie, Autorità Portuale e Anas) si sono accordati su un progetto più economico, più ecologico ed anche più funzionale: collegare per via litoranea la sopraelevata portuale all'asse Torrette - Jesi, che è in procinto di raddoppio a quattro corsie. La cosa ci riguarda come anconetani, ma anche come diportisti perché Marina Dorica è contigua al tracciato. Il grande terrapieno costiero (che sarà in parte attrezzato a parco) appoggia sull'attuale area gommoni. Una nuova diga, parte della grande opera, dovrebbe come si vede nello schema proteggere da ovest l'ingresso di Marina Dorica, eliminando qualunque moto ondoso all'interno, ed anche la tendenza all'insabbiamento della bocca del Marina.



Rinnovata la Federazione Italiana Vela

Scaduto il quadriennio olimpico (con risultati sportivi molto modesti a Rio), la FIV ha rinnovato tutte le cariche sociali centrali e periferiche. Il nuovo Presidente nazionale è Francesco Ettore, di Giulianova, con un ottimo passato di regatante ed istruttore. Un uomo che viene dalla gavetta, e che speriamo possa portare buoni risultati. A livello di decima Zona abbiamo eletto alla presidenza Vincenzo Graciotti, di Numana, anche lui attivo regatante, istruttore ed operatore economico nel campo della vela. Gli facciamo i migliori auguri di buon lavoro.

Vendèe Globe

Il 19 gennaio si è conclusa la regina delle regate, la più bella e dura: il giro del mondo in solitario e senza scalo e assistenza. Ha vinto dopo fasi alterne il francese Armel Le Cleac'h con Banque Populaire VIII, un Imoca 60, battendo di quattro giorni il record storico, seguito dal bravissimo Alex Thomson, rallentato da una avaria a un foil. Quello che colpisce di questa generazione di barche è la tecnologia ormai lontanissima dalle barche normali: chiglie basculanti, ballast, puntali che sostengono trasversalmente gli alberi, materiali avanzatissimi e, ultimi, i "foil", le ali, che le sollevano in planate continue. E nonostante tutto questo, solide e sicure almeno quanto le barche tradizionali.



IL RISPARMIO SULLA CRESTA DELL'ONDA

RIMESSAGGIO
MANUTENZIONI
AREA BRICO
BOX INTERNI X DEPOSITO ATTREZZATURE DI BORDO
POLIZZE ASSICURATIVE
RINNOVO ANNOTAZIONI SICUREZZA
CROAZIA CHARTER CON BENETEAU OCEANIS 440

NAUTICA
MONTECRISTO

e-mail: nauticamontecristo@libero.it
mob 3454788101 Renato Rossini
SEDE OPERATIVA VIA MATTEI 42 - ANCONA



Le stazze

Qualcosa si muove nel campo delle stazze, il sistema di misurazione delle barche che competono in regata. Abbiamo più volte detto e scritto che il sistema ORC, anche se buono, non ha fatto abbastanza presa, e che oltre l'ORC c'è il "vuoto" della competizione in libera, cioè senza compensi. Ora la dirigenza FIV rinnovata intende creare un sistema semplificato ed auto-certificato adatto ai diportisti non agonisti, per migliorare la confrontabilità delle barche che la domenica si confrontano nelle tante "veleggiate" di Circolo. Con l'autorità della FIV il sistema potrebbe mettere d'accordo tutti e risolvere un annoso problema. Anche a livello dei Mondiali di altura 2017 i due sistemi concorrenti, ORC e IRC, si "riconosceranno" tra loro e daranno luogo a classifiche congiunte: anche questo è un buon segnale per ritirare su la vela agonistica d'altura, che se la passa davvero male.



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



TENDE
Tendenze
in & outdoor living

Pergotenda® è solo **CORRADI**:
scegli **L'ORIGINALE**

ECOBONUS
65%
SULLE
SCHERMATURE
SOLARI

Vivi la nostra estate

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

Corradi
OUTDOOR LIVING SPACE

Talenti

Nardi
YOUR OUTDOOR LIVING

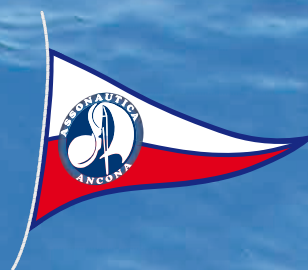
ARQUATI
TENDE DA SOLE

VOIDOM

SHADELAB

emu

FIN



CALENDARIO VELA D'ALTURA 2017

a cura del Comitato di coordinamento per la Vela d'Altura dei circoli velici Anconetani (C.I.A.)
di Numana e Senigallia

Manifestazione	Data	Circolo organizzatore	Tipo di regata
Luca's days Meteor Cup	25-26 marzo	A.S.D. Assonautica Ancona-Ondanomala A.S.D.	Libera - Match race
Luca's days Meteor Cup	1-2 aprile	A.S.D. Assonautica Ancona-Ondanomala A.S.D.	Libera - Match race
Luca's days Meteor Cup	8-9 aprile (recupero)	A.S.D. Assonautica Ancona-Ondanomala A.S.D.	Libera - Match race
Trofeo Four Sailing Lei & Lui	7 maggio	A.S.D. Four Sailing	Libera VB
Regata di Primavera	14 maggio (recupero 21 maggio)	A.S.D. Assonautica Ancona	Libera-ORC
Sailing Chef	27 maggio	Comitato intercircoli di Marina Dorica	Libera
Ancona Tremiti e ritorno	1-4 giugno	L.N.I. sez. Ancona	Libera
Trofeo Riccardo Steconi	10-11 giugno	Sef Stamura	ORC
Conerissimo	18 giugno (recupero 25 giugno)	A.S.D. Assonautica Ancona	Libera-ORC
XXVII Middle Adriatic Off-shore Cup	21-25 giugno	L.N.I. sez. Ancona	Libera
IV Regata della Rovere	16 luglio	L.N.I. sez. Senigallia	Libera
Trofeo «Città di Senigallia»	23 luglio	Club Nautico Senigallia	Libera
Regata del Conero	10 settembre (recupero 17 settembre)	Comitato Intercircoli di Marina Dorica	Libera
XI Trofeo Colle Guasco x 2	17 settembre	L.N.I. sez. Ancona	Libera
Amici in vela	1° ottobre	Amici del Mare A.S.D.	Libera
Regata d'Autunno	22 ottobre (recupero 29 ottobre)	A.S.D. Assonautica Ancona	Libera-ORC
Regata di Natale	10 dicembre (recupero 17 dicembre)	A.S.D. Assonautica Ancona	Libera-ORC