



ASSONAUTICA Ancona

Anno 5, n. 13 - Maggio 2018

Un Piano per Marina Dorica

Nuovi Organi ASD

Regate e stazze

A vela senza motore

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

50

Mansini

CENTRO OTTICO

Optometristi dal 1966

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

UnipolSai
ASSICURAZIONI

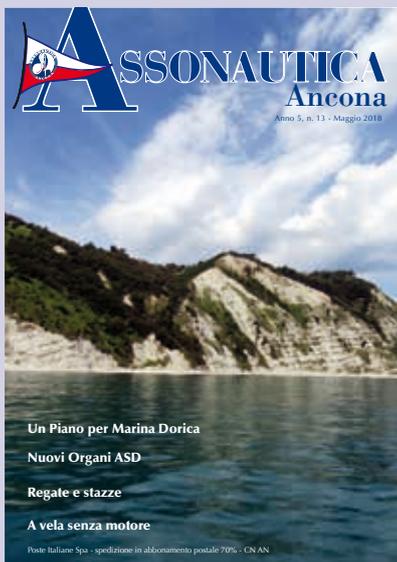
 **AssiAdriatica** S.R.L.
Unici, come te.



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

Sommario

- 3 Editoriale
- 4 Perché un nuovo planovolumetrico del Porto Turistico di Ancona?
- 6 Le nuove cariche della nostra ASD
- 7 La nostra cultura nautica
- 8 La crociera sociale
- 9 I nuovi Capitani
- 10 Veleggiata di Natale 2017
- 12 La stazza F.I.V.
- 13 Match race Luca's days 2018
- 16 Il conta...storie
- 18 I Vichinghi, popolo di navigatori
- 20 Il motore è indispensabile su una barca a vela?
- 22 Notizie in breve



Costa del Conero

Assonautica Ancona

già Newsletter Assonautica Ancona
anno 21 n. 61

Editore:

Assonautica Provinciale di Ancona

Sede Legale:

60123 Ancona, Piazza XXIV Maggio, 1

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, C. Polacco

Amministrazione pubblicità:

Segreteria Assonautica

Grafica e stampa:

Tipografia Bellomo Srl
Via Gabrielli, 10 Ancona

info@assonautica.an.it

www.assonautica.an.it

Ancona, Maggio 2018

Stampato in 800 copie

Pubblicato online nel sito di Assonautica

Cari amici,

apriamo con questo editoriale la stagione che ci è più cara: quella giusta per andare per mare.

La stagione invernale in Assonautica si è svolta con tante iniziative che hanno sempre visto una notevole affluenza di soci e non soci; anche i corsi per patenti nautiche hanno avuto tantissimi iscritti per cui c'è da essere abbastanza soddisfatti.

Le nuove colonnine sono state tutte montate e siamo in attesa dei collaudi comprensivi del software gestionale per metterle in funzione con onere a consumo; una volta accertato che tutto il sistema sia funzionante sarà attivato, salvo imprevisti, a partire dal 1° luglio e di conseguenza dalla stessa data verrà ridotta la tariffa del posto barca.

Riguardo all'area Est (bacino cantieristico) le concessioni demaniali in capo a Marina Dorica (pontile e specchio d'acqua tra area sportiva e cantiere CRN) scadevano tutte al 31.12.2017. A seguito della richiesta del Cantiere delle Marche inoltrata alla Autorità di Sistema di occuparne circa 70 mt con un molo, in prolungamento a quello del CRN, tutti i Circoli si sono opposti in quanto ciò andava ad inficiare le attività sportive che da quello specchio di mare prendono il via e dove sono appositamente stati realizzati scivoli per il varo delle piccole imbarcazioni da regata. Numerose sono state le iniziative per rappresentare gli inconvenienti che si sarebbero creati alle attività sportive, a quelle di iniziazione alla vela e alla accessibilità al mare per i disabili; anche il Sindaco è stato interessato al problema e grazie al suo contributo si è arrivati ad una soluzione che ha messo tutti d'accordo, circoli nautici, Marina Dorica, Cantiere delle Marche ed Autorità di Sistema. L'accordo consentirà al Cantiere delle Marche di realizzare un molo di soli 39 mt con accesso da Marina Dorica, tramite un cancello solo per autoveicoli, che verranno parcheggiati all'interno del molo e con la condizione che i lavori possano essere iniziati soltanto dopo la prossima regata del Conero, al fine di evitare per tutta la stagione interferenze con il porto turistico. Mentre a Marina Dorica verrà dato in concessione per 6 anni lo specchio d'acqua che va dall'area sportiva al nuovo molo ed anche lo specchio d'acqua necessario per l'ormeggio sul pontile della darsena Est. Per apprezzare ancor più il risultato raggiunto occorre tener presente che tutto il bacino est sul piano regolatore del porto è destinato ai cantieri minori e nessun diritto poteva essere accampato da Marina Dorica su quello specchio d'acqua essendo giunte a termine le precedenti concessioni. Per quanto riguarda invece l'insabbiamento del molo Nord e quindi la perdita di numerosi posti per barche di elevato pescaggio, che in parte sono stati recuperati con il pontile Est, entro l'anno si procederà all'appalto per la realizzazione di un banchinamento della lunghezza di circa metà del molo Nord ed al successivo dragaggio necessario per recuperare i posti barca venuti meno; a tale proposito l'Autorità di Sistema si è pronunciata favorevolmente per il deposito dei fanghi (circa 7000 mc) in vasca di colmata a beneficio dei costi, che altrimenti Marina Dorica si sarebbe dovuta sobbarcare per il loro smaltimento, in quanto dalle analisi non rientrano nelle categorie per le quali è possibile il deposito in mare.

Per concludere il Consiglio Comunale ha approvato definitivamente il nuovo planivolumetrico del porto turistico così come era stato approvato da Marina Dorica consentendole di valorizzarsi, di migliorare la propria funzionalità e di divenire ancora più bella.... Ovviamente se lo vorrà!

I particolari nell' articolo seguente.

Paolo Manarini, Presidente



Perché un nuovo planovolumetrico del *Porto Turistico di Ancona?*

di Paolo Manarini



Nuovo edificio circoli ovest

L'area in concessione a Marina Dorica è stata organizzata e costruita a partire dal 1999 sulla base di uno strumento urbanistico semplificato chiamato planovolumetrico in quanto oltre alla viabilità, aree verdi e parcheggi individuava anche l'ubicazione dei volumi edificabili e le loro destinazioni d'uso.

Sono trascorsi 20 anni da allora e Marina Dorica ha pensato di creare i presupposti per valorizzare e rendere più funzionale il porto e le attività in esso presenti, presentando al Comune di Ancona un nuovo piano volumetrico, ovviamente partendo dall'esistente e dall'esperienza accumulata in tanti anni di gestione. Si è discusso molto in seno al CdA e con la direzione tecnica del porto in un confronto serrato con il progettista Arch. Carlo Beer al fine di definire al meglio volumi, logistica, destinazioni d'uso e organizzazione delle attività, prima di arrivare al progetto che è stato sottoposto alla approvazione del Consiglio Comunale di Ancona, che lo ha approvato definitivamente il

27.03.2018.

Ovviamente un planovolumetrico è soltanto uno strumento che consente la possibilità di realizzare quanto in esso previsto, ma che potrà essere attuato anche per parti, solo se Marina Dorica deciderà se farlo e quando farlo. In sostanza si sono create così le condizioni per dare prospettiva e sviluppo al porto. Riporto di seguito una sintesi degli interventi.

EDIFICIO EX GMG PERTICAROLI:

Riconversione dell'edificio in struttura ricettiva destinata prioritariamente ad ospitare diportisti e sportivi in occasione di regate oltre a una sua funzione generalista per ricavarne reddito; al piano terreno è previsto un bar/lounge-bar con servizio di ristorazione al tavolo, una zona servizi igienici per i moli est e ai due piani superiori camere e servizi per gli ospiti per 25 posti letto. Volume = volume esistente: 3.039,78 mc - aumento superficie richiesta: 378.65 mq

AREA SPORTIVA SCUOLE DI VELA:

Attualmente una parte delle attrezzature e imbarcazioni si trovano sotto alcune tensostrutture provvisorie. Si è previsto pertanto di realizzare una struttura fissa in adiacenza all'edificio VVFF in modo da mantenere il più possibile libera l'area del piazzale necessaria per le movimentazioni. Volume: 721,00mc - superficie: 209,15mq

LEGA NAVALE TERRAZZO:

Si è previsto di poter realizzare un ampliamento e sopraelevazione per pubblico esercizio con strutture leggere prefabbricate, removibili e con pareti vetrate verso est e verso ovest. Parte del terrazzo rimarrà completamente scoperto. Volume: 519,72 mc - Superficie 174.39mq

AREA BRICOLAGE:

Al fine di rendere attigui i servizi del personale alle attività di manutenzione si è prevista la realizzazione di un edificio, in adiacenza all'area bricolage, con al piano primo officina-magazzino e servizi igienici per i diportisti, in quanto quelli presenti nell'edificio Lega Navale verranno destinati

esclusivamente alle attività sportive. Al piano superiore la zona servizi per il personale operativo di Marina Dorica e una sala riunioni di 220 posti per eventi organizzati dai circoli nautici, dal Consorzio Vanvitelli e da Marina Dorica. Volume: 4.077,10 mc - superficie: 879.00 mq

MAGAZZINO ZONA INGRESSO:

L'angolo a est, entrando nell'area del porto turistico, a confine con il CRN, è attualmente occupata da due tensostrutture temporanee per il deposito e l'esecuzione di piccole manutenzioni per cui si è prevista una struttura definitiva costruita a confine per le stesse destinazioni d'uso. Volume: 626,06 mc - superficie 174.46mq

NUOVO GRUPPO BAGNI ZONA SUD:

I nuovi servizi che si ritengono necessari saranno del tutto simili a quelli già presenti al centro del lato sud. Volume: 185,70 mc - superficie: 64.00mq

NUOVO VOLUME PER CIRCOLI NAUTICI

Tenuto conto del progetto del Nuovo Lungomare Nord, che prevede una difesa dell'attuale imboccatura del porto costituita da una scogliera che crea in sostanza un avamposto

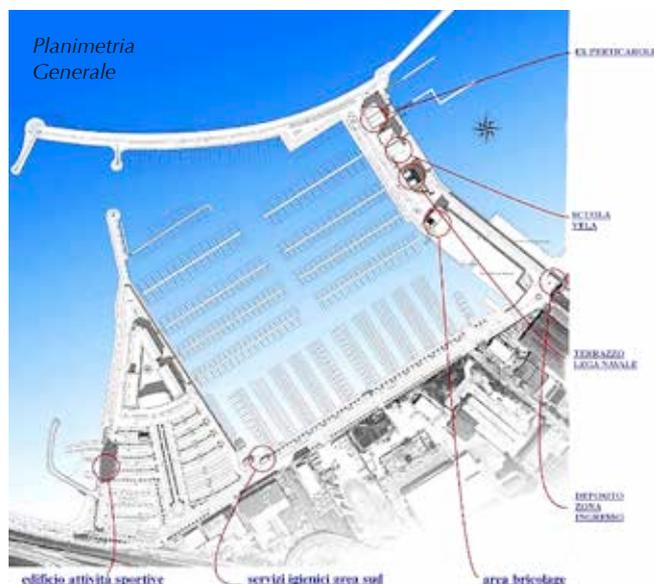
dove poter sviluppare gli sport del mare, si è pensato, già sin da ora, a un nuovo volume su due piani con al piano terreno una zona deposito imbarcazioni e materiale sportivo e al primo piano uffici, aule didattiche e sedi dei circoli. L'idonea posizione per il nuovo volume è stata individuata nella banchina del piazzale zona ovest, adiacente al rimessaggio a mare a ridosso del nuovo lungomare Nord. Volume : 3.973 m - superficie: 987,43 mq

CONCLUSIONI:

Il progetto, pur rispettando gli standard di parcheggio previsti

dalla normativa, consente a "La Marina Dorica spa" un ampliamento volumetrico di 10.083 metri cubi, equivalenti a 3.409 metri quadrati lordi e quindi tali da soddisfare tutte le proprie esigenze di sviluppo e di miglioramento funzionale. I progetti architettonici degli edifici ipotizzati nel Planovolumetrico sono ovviamente indicativi.

Credo che tutto questo sia un bel risultato del lavoro portato avanti da tutto il CdA del Consorzio Vanvitelli e da tutto il CdA di Marina Dorica al quale credo che vada rivolto il plauso della nostra Associazione.

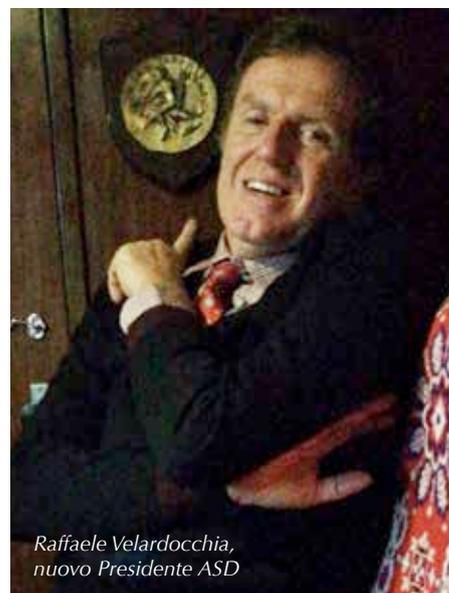


Edificio bricolage

Le nuove cariche della nostra ASD

Perché una Associazione Sportiva Dilettantistica della Assonautica di Ancona? La costituzione di questa ASD fu voluta da noi nel 2006 (vedere nel sito la apposita sezione) per darci uno strumento più adatto dell'Assonautica a gestire le attività sportive ed aderire alle varie federazioni del CONI, tra le quali la FIV e la FIPSAS. Anche se è supportata dall' Assonautica, che mette a disposizione sede, segreteria e quanto altro necessario, l'ASD è una associazione realmente autonoma, dotata di statuto, organi dirigenti e bilancio propri. Lo scorso marzo, a scadenza, è stato rinnovato il gruppo dirigente.

Augusto Abbate, dopo due mandati triennali, ha chiesto di "passare la mano" e così il nuovo Presidente eletto dall'Assemblea è Raffaele Velardocchia, velista, al quale vanno i migliori auguri di buon lavoro. I Consiglieri (alcuni nuovi) sono Paolo Anibaldi, Massimo Candelari, Sergio Frezzotti, Oscar Graziosi, Luca Grilli, Franco Iobbi, Aldo Scandali e Pietro Schilardi (vice-presidente). I revisori eletti sono Antonio Flotta, Gianfranco Iacobone e Mauro Marcelli, mentre i probiviri sono Carlo Caccavo, Piegiorgio Sciaratta e Gerardo Tricarico. L'equipaggio è pronto, la nave è in ordine.



Raffaele Velardocchia,
nuovo Presidente ASD

FINECO

BANK

Entra in Fineco: sarà tutto più semplice.

CONDIZIONI PRINCIPALI DI CONTO

Canone del conto	GRATIS	Pagamento MAV e RAV	GRATIS
Fineco Card Debit	GRATIS	Addebiti SEPA Direct Debit	GRATIS
Bonifici SEPA	GRATIS	Pagamento tasse F24	GRATIS
Prelievi su circuito BANCOMAT®	GRATIS	Ricariche telefoniche	GRATIS
MaxiPrelievo su circuito BANCOMAT® (fino a 3.000€ giorno)	GRATIS	Libretti assegni	GRATIS
Versamento contanti e assegni	GRATIS	Servizio custodia titoli	GRATIS
		Trasferimento automatico titoli e fondi	GRATIS

APPROFITTA DELLA CONVENZIONE ASSONAUTICA

Contatta LUCIA GIANTOMASSI

tel: 335 7788427

e-mail: lucia.giantomassi@pffineco.it

La nostra cultura nautica

di Gianfranco Iacobone

E così, settimana dopo settimana, abbiamo passato autunno ed inverno in navigazioni "virtuali", quando il tempo non consentiva quelle reali. Divertendoci non meno che in mare.

Quattordici serate del "Sabato in Assonautica" e cinque incontri di "Andare per mare" hanno dato a chi ci ha seguito solo una piccola parte di quello che vuol dire stare davanti al mare e relazionarsi con

esso. Non è solo navigare attorno al mondo, o parlare di barche e di regate (cosa che abbiamo fatto), ma anche conoscere i territori, la loro storia (recente, o antica fino a quella remota dei reperti archeologici) e le loro tradizioni, e prendere coscienza dei problemi ambientali del mare. Una piccola parte, appunto. Infatti a novembre saremo pronti a ricominciare, con nuovi argomenti. Speriamo in una maggiore presen-

za dei soci, perché a quanto pare le nostre serate sono più gradite e frequentate dai "simpatizzanti" (tanti, per fortuna) che da quelli che dovrebbero sentirsi a casa loro. Ma va bene lo stesso!

Il programma svolto può essere consultato sulle apposite sezioni del nostro sito www.assonautica.an.it.



Andare per mare-esercitazione con le impiombature



La crociera-scuola sociale 2018

Elba e arcipelago toscano

Anche quest'anno si naviga insieme! Da tredici anni consecutivi, dal 2006, con trenta barche noleggiate, abbiamo girato buona parte del Mediterraneo. Questa volta abbiamo cambiato destinazione, e dopo molti anni di Grecia, Turchia e Croazia restiamo per la prima volta in Italia, ma in un mare che per noi è molto

lontano: l'alto Tirreno. In effetti quanti soci, anche proprietari di una barca grande, hanno tempo e voglia di fare le mille miglia che ci separano dall'isola d'Elba? Con le stesse miglia si arriva in Turchia! E quindi eccoci all'Elba, anche se la crociera partirà dalla terraferma, il Marina di Scarlino, per poi girare l'Elba e qualcuna

delle altre isole toscane. Abbiamo noleggiato tre barche di 45-50 piedi, che sono già complete con 28 partecipanti e tre skipper (Aldo Scandali, Gianfranco Iacobone e Claudio Mercurio). Ma fino all'ultimo momento, se ci saranno richieste, potremo noleggiare una quarta barca, quindi se ci ripensate...



ASD Assonautica Ancona
crociera sociale 2018

ELBA
e arcipelago toscano

23 - 30 giugno

supporto organizzativo:
MARIVER

info: www.assonautica.an.it



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

I nuovi Capitani

Il corso patenti autunnale del 2017 è stato il 50° della nostra Associazione, attiva in questo campo di formazione nautica ininterrottamente da 25 anni. Diamo qualche dato statistico e sui risultati: gli iscritti sono stati ben 29, e per ragioni didattiche sono stati divisi in due sezioni, seguite e dirette da Augusto Abbate per la parte teorica generale, dall'Ing. Leonardo Gentili per la teoria e pratica della vela e dal Cap. Pasqualini per la pratica motore. Dei 29 iscritti solo 21 hanno portato a termine il corso e si sono presentati agli esami (il programma è più impegnativo di quanto può essere valutato all'inizio), anche se gli altri potranno farlo in seguito. Sedici su 21 hanno superato l'esame (il 76%), con uno o due tentativi, ma ulteriori due sono in attesa di ripetere la prova pratica. Quindi un corso serio e selettivo, possiamo concludere, per le difficoltà che presenta, ma anche capace, se

seguito bene, di portare al risultato. È intanto iniziato il 51° corso, per ora con 16 iscritti. I "nuovi Capitani", ai quali auguriamo bellissime navigazioni nel grande mare (vero giudice d'esame, come dice sempre il Cap. Pasqualini) sono:

ANDREONI ANDREA
BUCCIARELLI ALESSIO
CANDELARESI SILVIA
CERIONI LUCA

COLOSI RICCARDO
CRESCI ANDREA
DI STEFANO UMBERTO
GIORGETTI GIULIANO
LOMBARDI FEDERICO
MALATESTA ALESSANDRO
MINNOZZI MAURIZIO
PERTICARA' MASSIMILIANO
SANKARI MOHAMAD
SPINSANTI LUCA
STEFANELLI FRANCESCO
VELARDOCCHIA RAFFAELE



Alcuni allievi durante una esercitazione

IPRESSOCIETÀ.IT

PANE E DOLCI DI QUALITÀ.

TACCALITE

OGNI GIORNO, DAL 1863

PANE DOLCI PIZZA

Torrette
Collemarino
Falconara M.ma
Castelferretti
Chiaravalle

Veleggiata di Natale 2017

di Augusto Abbate



Appennino innevato

Organizzare una regata nel mese di dicembre può sembrare temerario e presuntuoso.

Mentre la città si fa bella ornando le sue vie e i suoi negozi con collane luminose, mentre il cielo dimentica l'azzurro e si dipinge di grigio, mentre la notte giunge sempre più presto, non parrebbe logico né serio invitare la flotta dei veleggianti a liberare la loro passione da cime intirizzate dal freddo e a dimenticare in fretta le recenti promesse di un meritato letargo.

Sicché quell'organizzare, come detto, potrebbe apparire temerario, presuntuoso e talvolta, quando il meteo la mette proprio brutta, folle. Bene.

Noi dell'ASD dell'Assonautica di Ancona siamo temerari, presuntuosi e folli da quindici anni.

Sì, perché quella appena conclusa è stata la quindicesima edizione della regata di Natale, alla quale si sono iscritte ventiquattro barche, una in più dello scorso anno. Que-

sta serie, tranne che per un solo caso (assenza di vento), non ha mai conosciuto soluzioni di continuità. In tutte le altre edizioni si è sempre regatato, compresa l'ultima, la quindicesima. Dunque i tre aggettivi di cui sopra, si fondano su niente e noi siamo organizzatori accorti.

In verità i presupposti alla regata di quest'anno non erano incoraggianti. Abbiamo tenuto sott'occhio il meteo. Questa volta ci ha preso in pieno e nonostante i dubbi che intorno si sollevavano (tante telefonate con la stessa domanda: ma la regata di domenica si fa?), abbiamo confermato l'appuntamento a uomini e barche dell'organizzazione e ai ventiquattro testardi che si sono iscritti. La sera del sabato, dopo il super briefing del Tricarico fine dicatore, riprendendo la via di casa e costeggiando come d'obbligo il lato Ovest del triangolone, ho notato il mare grigio e spumeggiante aggredire la costa con onde di sostanza. Al passaggio sotto la

sbarra ho sospirato sussurrando uno 'speriamo be', per farmi e darmi coraggio.

Il mattino seguente il miracolo: come in una metamorfosi ovidiana, ecco che le onde impetuose e rotolanti si erano distese e rasserenate, ecco che il cielo nero era ora d'un azzurro limpido, ecco che le nuvole scure e minacciose s'erano dissolte in innocui e radi batuffoli bianchi ed ecco il vento teso e forte dei giorni passati diventare brezza docile che invitava le vele ad aprirsi.

Incantesimo o fortuna sfacciata? La seconda di certo.

All'ora prevista il via. Solito groviglio alla partenza. Un paio di barche, fuori allo start, si sono prese la giusta punizione (20% in più sul tempo effettivo). Poi qualche patema d'animo sul disegno del percorso. Con fare lesto il regista Tricarico ha vestito da boa la barca giuria e ha risolto in tempo l'inghippo. L'aria che intanto era diventata generosa ha spinto sull'accelerato-

re. La flotta ne ha beneficiato sì da consentire ai primi di coprire tutto il percorso in cinquantaquattro minuti e dieci secondi (Wild Dog) e all'ultimo di tagliare la linea del traguardo in un'ora, trentatré minuti e cinquanta secondi. Anche questa è fatta, ho esclamato, quando l'organizzazione in mare ha comunicato la conclusione della regata di Natale.

Regata veloce dunque e, di conseguenza, molto tempo a disposizione per stilare classifiche e preparare il buffet.

Tutti pronti alle diciotto per la cerimonia di premiazione. Applausi generosi della platea ai premiati nelle numerose classifiche. "Wild Dog" di Claudio Ciarmatori multi premiato (generale, classe e Trofeo Assonautica), "Mia" di Alessandro Nicosia (Orc), che si aggiudica anche il Trofeo annuale della Presidenza e tanti, tanti altri che potete trovare segnalati sul sito Assonautica. Il Trofeo annuale UISP Barche Classiche invece, dopo tanto inseguire, è andato finalmente al Diavolone di Gianni Bregallini.

Rinfresco conclusivo con i panettoni e i krantz (si scrive così?) del

nostro armatore Giorgio.

Infine, consentitemi la citazione, soddisfazione generale per la cioccolata calda, incredibilmente buona (vedi pentolone raschiato fino all'ultima goccia), preparata da Fiorella, mia moglie.

Questa per me è l'ultima volta. Il mio mandato di presidente dell'A.S.D. è in scadenza e colgo anche qui l'occasione per ringraziare tutti quelli che hanno condiviso con me questo

viaggio e tutti quegli altri che a vario titolo e con varie mansioni hanno collaborato, partecipato e dato una mano alla realizzazione del lavoro svolto. Io sono, senza presunzione, soddisfatto.

La gestione passerà ora in altre mani, sicuramente più giovani e più valide e alle quali assicuro, sin d'ora, il mio sostegno
Ciao a tutti.



Trofeo 2017 Uisp Barche Classiche



Trofeo 2017 presidenza

La stazza proposta dalla Federazione Italiana Vela

di Gianfranco Iacobone

Abbiamo scritto più volte su questo periodico che fare regate senza un sistema che permetta di misurare le capacità di una barca (la stazza) è un po' frustrante, per chi gareggia ma anche per chi organizza. Negli ultimi anni la stazza ORC si è affermata come sistema affidabile, e questa è già una notizia, perché la storia della vela è piena di sistemi di stazza nati, contestati e poi morti.

Purtroppo però l'ORC funziona, ma non è diffuso tra i diportisti, che sono quelli che la domenica possono riempire un campo di regata. C'è ancora una resistenza, un po' difficile da spiegare, ma c'è.

Cosa fare?

La nuova dirigenza FIV ha invertito una tendenza di lunga data, che condannava senza rimedio le manifestazioni veliche amatoriali (la "libera"), ed ha proposto, dopo un anno di studi e simulazioni, un sistema di stazza semplicissimo e gratuito, che ha il pregio di mettere un po' di ordine nella flotta. Non

sostituisce l'ORC, ovviamente, ma gli assomiglia e vuole essere anche un invito a provare la competizione in tempo compensato, con l'obiettivo dichiarato di invogliare sempre più armatori a fare il salto di qualità verso una stazza più tecnica (ORC o IRC).

Ad Ancona abbiamo studiato il sistema, con la Lega Navale, Stamura ed Ancona Yacht Club (i quattro circoli aderenti alla FIV), e lo abbiamo trovato convincente tanto da **adottarlo per tutte le manifestazioni del 2018**. In una serata che si è tenuta presso la nostra sede sabato 21 aprile i quattro Circoli ed i dirigenti della decima Zona FIV hanno presentato il sistema al nostro mondo della vela e risposto alle molte domande.

Ora occorre un po' di collaborazione da parte degli abituali frequentatori delle nostre regate, noi ce la metteremo tutta per la nostra parte: si tratta dell'avvio (la prima regata dell'anno è proprio la nostra Regata di Primavera), dopo tutto sarà più

semplice. Chiediamo agli armatori di fare la stazza FIV da noi o presso il proprio Circolo con buon anticipo, meglio se subito, perché non potremo farla al momento della iscrizione alla regata. Anche perché è richiesta la **tessera FIV** per fare la stazza: l'armatore che già l'aveva deve rinnovarla, chi non l'aveva deve farla, anche solo in versione amatoriale (costa 10 euro e non richiede il certificato medico; in compenso garantisce la stessa copertura assicurativa della tessera ordinaria).

Faremo ampia diffusione per spiegare bene tutti i dettagli, che comunque possono essere approfonditi sul nostro sito www.assonautica.an.it alla pagina regate/FIV.

Crediamo che questa sia una grande occasione per fare regate più divertenti, dove oltre alla qualità della barca si potrà misurare anche la bravura dell'equipaggio. Una occasione che finalmente si presenta, dopo molto parlare, e che non vogliamo perdere.



Match race

Luca's days 2018

di Gerardo Tricarico



Equipaggio primo classificato

Esperienza di regata, di vela e di formazione unica e indimenticabile.

La vela come non l'avete mai vista nè immaginata, dove il rispetto delle regole permette di osare cose che non si potrebbero mai fare in una regata normale o nella conduzione di una barca a vela.

L'agonismo ad altissimo livello, l'adrenalina, la tecnica, il sapore della vittoria e la delusione della sconfitta che però accettiamo senza avvilirci ma con la consapevolezza che possiamo imparare dagli errori commessi.

Certo che se tutti rispettassimo le regole, come nella match race, nella vita quotidiana di tutti i giorni, noi semplici cittadini, chi è tenuto a fare un lavoro di responsabilità, i politici e i governanti del mondo, avremmo di sicuro meno criminalità, meno guerre e più tempo per goderci questa nostra vita facendo soltanto le cose che ci piacciono. Lasciatemi passare questa similitu-





Equipaggio secondo classificato

dine che mi appartiene come entusiasta appassionato di match race: a volte l'agonismo eccessivo, il desiderio di sopraffazione dell'altro, potrebbero essere attribuiti positivi soltanto se ci imponessimo di rispettare le regole, nella vita come nello sport e questo sport ne è la dimostrazione.

Venendo alla manifestazione del Luca's Days, mi piace sottolineare come le regole si applicano prima agli organizzatori, poi al comitato

di regata ed ai giudici, che le rispettano direi in modo quasi maniacale. Un esempio: la data ultima di iscrizione era stata stabilita il giorno 31 marzo. Ai ritardatari è stato detto che potranno iscriversi il prossimo anno. Questo ci ha obbligato a fare una manifestazione con solo sette equipaggi, ma in conclusione abbiamo avuto credo la migliore edizione del Match race dal suo inizio.

Tutti gli equipaggi hanno potuto

scontrarsi con tutti gli altri in un girone all'italiana come un vero campionato con due match per ogni incontro. Questo, è vero, ci ha obbligato a fare 42 voli totali, che fortunatamente abbiamo concluso in soli due giorni di regata con un tempo splendido e condizioni di mare e vento ottimali per un match race fatto con due barche come i meteor. Alla fine la classifica finale ha visto rispecchiati esattamente i valori espressi in campo in termini



di abilità, agonismo, tecnica e resistenza atletica.

All'equipaggio Onofri, recidivo in quanto vincitore anche lo scorso anno, oltre al premio challenger verrà assegnata una somma in denaro utile per la partecipazione ad un match race di sua scelta a livello nazionale. Molti voli sono stati combattuti ed hanno permesso a tutti i presenti sul campo di regata di imparare le regole di regata divertendosi e provando un sincero entusiasmo per questa manifestazione.

Personalmente faccio i complimenti a tutti coloro, che non menziono volutamente, che hanno dato un valido apporto per la riuscita della manifestazione. Faccio l'augurio di vederci ancora tutti qui e più numerosi il prossimo anno.



Gerardo Tricarico e Pietro Quagliani

Riassumendo (n.d.r.) gli equipaggi primi classificati sono:

Primo: Fabrizio Onofri, Mauro D'Addetta, Luca Angelini

Secondo: Tommaso Tamblè, Roberto Giampieri, Mauro Giovagnoli

Terzo: Giovanni Bianchini, Andrea Ciccola, Andrea Emili

I premi ad estrazione (un buono spesa Intimissimi – Calzedonia – Tezenis offerto dalla famiglia Bregallini) sono andati a: Mauro D'Addetta, Luca Angelini, Vincenzo Caccuri.



Match Race Luca's Days Meteor Cup VIII edizione - 2018

Classifica finale

	CECERE	BIANCHINI	TAMBLE'	ALIOTTA	MASINI	ONOFRI	CACCURI	punti totali	Classifica
ONOFRI	2	1	2	2	2	X	2	11	1°
TAMBLE'	2	2	X	2	2	0	2	10	2°
BIANCHINI	2	X	0	2	2	-1	2	7	3°
MASINI	1	0	0	2	X	0	2	5	4°
CECERE	X	0	-1	2	1	0	1	3	5°
CACCURI	1	0	0	2	0	0	X	3	6°
ALIOTTA	R	0	0	X	0	0	R	0	7°

Riccioli d'oro

di Augusto Abbate



Avevamo lasciato Riccioli d'oro alle prese con una brutta situazione velica: uscita imprudentemente da sola si era trovata con vento forte da terra, spinta al largo sulla sua piccola deriva e poi scuffiata.

Reagì, annaspò e a forza di braccia mise la testa fuori dall'acqua. Qualcosa che le stringeva intorno al piede destro però la riportò giù. Di nuovo riguadagnò la superficie, ma uno spruzzo le riempì la bocca e la gola.

Respirò aria e salato mentre pensò al salvagente lasciato nello zaino sulla riva a fare compagnia ai guanti. Tossì violentemente. Dell'aria pulita la fece riprendere. Decise di andare giù per liberare il piede. Respirò profondamente, si immerse e raggiunse la caviglia. Provò a sciogliere il groviglio che scotta e cinghie avevano creato intorno al suo piede tenendolo incastrato sul fondo della barca. Mollò da una parte, spinse dall'altra ma quello rimaneva lì dov'era come se avesse messo le radici. Il fiato finiva e allora, con ancora maggior sforzo, riguadagnò

la superficie per respirare. Cercò di ragionare. Doveva liberare la randa dalla scotta. Ci provò ma non ci riuscì. Intanto il vento e il mare sempre più formato la spingevano ancor più al largo. Mettere la testa fuori dall'acqua era sempre più difficile. Si immerse di nuovo. Contorcendosi per il piede incastrato, riuscì a portare la testa nell'incavo del fondo della barca che rovesciata tratteneva un po' d'aria permettendole di respirare lì sotto ed avere così più tempo per tentare lo sbroglio. Inutilmente però perché la bolla, come un palloncino bucato, a poco a poco si rimpiccioliva perdendo il prezioso gas dall'attacco della deriva. Tentò di risalire ma le onde, il movimento dello scafo e il piede bloccato glielo impedivano. Fame d'aria, braccia e gambe dolenti e forze che l'abbandonavano. Pensò a ciò che le stava capitando e infantilmente si chiese: ma sto per morire?

Pensò alla sua isola e alla sua gente. Pensò alla sua testardaggine e alle raccomandazioni inascoltate di suo padre.

Pensò a suo fratello che ora era in mare a pescare.

Pensò alla mamma che amava tanto. Avrebbe voluto piangere.

Intanto non riusciva più ad emergere. Tutto diventava pesante. Perché, perché? si chiese ancora.

Continuò a dibattersi. Riuscì per un attimo a riaffiorare. Poi il groviglio infame la ritirò giù.

E mentre tutto l'abbandonava, no, no, non voglio si disse. Non è possibile. No, no.

Poi mentre gli occhi già le si riempivano di nero, una stretta improvvisa alla caviglia incastrata la scosse. Sentì con dolore scorrere in giù l'intreccio di cime che le tratteneva il piede incastrato. Le sembrò come se la stessero scorticando. Quelle mani rudi che ora la stringevano, le liberarono con violenza l'arto. Contemporaneamente altre mani le strinsero i capelli come se volessero portarle via i riccioli. Altro dolore che però rapido si sciolse mentre rivedeva la luce e riassaporava l'ossigeno. Si aggrappò a qualcosa che sentì vicino mentre una testa ben nota, con uno sbuffo, le riemerse

davanti.

“Ma che cazzo fai!!” L’investì violenta la voce di Aldo.

Lo guardò, lasciò la presa, gli si aggrappò addosso, strillò. Pianse e rise. Aldo quando aveva risposto no alla sua domanda di uscire in barca, si era poco dopo affacciato all’ingresso del suo negozio per controllarla da lontano. Così la vide uscire da sola. “Che testa dura” aveva sbuffato. Guardò il cielo e quella luce incerta e l’aria umida e ferma lo preoccuparono. L’aveva poi seguita con lo sguardo fino a che non l’aveva vista sparire dietro il costone di sinistra. Poi sentì il vento arrivare e vide il sole ancor più ingrigirsi. Aveva atteso incerto pochi minuti. Poi, deciso raggiunse Oscar che col suo chiosco sostava nei pressi del molo dei barchini locali e “prendo il tuo gommone” gli aveva gridato. “Anzi vieni anche tu” quasi gli ordinò. Oscar era famoso per le sue specialità. Tutti, almeno una volta al giorno, andavano ad assaggiare

i suoi gelati, le sue spremute e le sue deliziose ‘cremate di more’. Gli affari gli giravano bene e lui e il suo socio (finanziante ma non lavorante) Gianfranco che già conosciamo, ne erano coscienti e ben soddisfatti.

Ma dove andiamo? gli aveva chiesto Oscar. Aldo non gli rispose mentre sulla riva controllava lo zaino di Riccioli d’oro. “Porca p.....” aveva esclamato e, imbarcato l’armatore, acceso il motore e mollate le cime d’ormeggio era partito a tutto gas cancellando la quiete del porticciolo e creando irti tsunami che diedero il là all’orchestra d’archi composta da alberi, sartame e cime.

Superata la costa aveva visto Margherita lontano, troppo lontano. Intanto il vento era aumentato. Poi l’aveva vista scuffiare mentre intuendo il pericolo, stava già dirigendo deciso verso di lei.

Ora era lì che andava su e giù tra le onde con lei avvinghiata addosso e

Oscar che si dava da fare per tirarli su. No! Disse Aldo, adesso tu risali in barca. Raddrizzò il dinghy scuffiato e “vai!” imperioso le disse, “ammaina la randa, legala, passa la cima di traino ad Oscar e stai al timone!”.

Ritornarono. Silenzio per tutto il tragitto.

Giunsero in porto. Mentre Oscar sistemò all’ormeggio il gommone, tirarono sulla riva la barca. Oggi hai imparato molte cose, le disse solo Aldo; ora sai che le stupidaggini si possono pagare a caro prezzo e le indicò lo zaino.

Margherita risalì la costa con le gambe dolenti e insicure; rivide la mamma, l’abbracciò e la strinse forte. ‘Sono felice mamma, ti voglio bene, voglio bene a tutti voi’, le disse e tenne per sé la brutta avventura di quello strano giorno di metà giugno.

...continua...



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

I Vichinghi, *popolo di navigatori*

di Giancarlo Maria Goffi



Foto 1

Ancora oggi l'origine del popolo vichingo è avvolta nel mistero come il suo nome. Alcuni studiosi pensano che derivi dal norvegese *vik*, entrata, entrata nei fiordi, altri pensano che derivi da *vig*, battaglia. I Vichinghi, infatti, erano impavidi guerrieri, che incutevano paura a chiunque si parasse davanti a loro. Grazie alla statura, fisicità, arte guerresca, ferocia e crudeltà, diventarono negli ultimi due secoli del I millennio d.C., il terrore del nord Europa.

Una delle prime testimonianze risale al 793: un giorno lunghe navi dalla prua ricurva e dalle grandi vele bianche e rosse approdarono in Britannia, sulle coste dell'isola di Lindisfarne nella regione che allora prendeva il nome di Northumbria. Gli uomini che scesero a terra attaccarono un monastero uccidendo quasi tutti i monaci con le armi o gettandoli in mare. I pochi religiosi che si salvarono, dopo essere stati portati all'esterno, denudati e sbefeggiati descrissero i loro invasori come un'orda di uomini gigante-

schi, irsuti e armati di spade che saccheggiarono il monastero portando nelle loro navi oro, argento, gioielli e manoscritti miniati. La notizia di queste atrocità si sparse per i regni anglosassoni e superò anche la Manica arrivando alla corte di Carlo Magno. Il popolo scandinavo occupava quei territori che oggi prendono il nome di Norvegia, Svezia, Danimarca. I Vichinghi si erano fatti conoscere come predatori, ma in seguito si dimostrarono conquistatori e ottimi amministratori e grazie a queste capacità fondarono Stati e portarono la civiltà alle barbare popolazioni slave che abitavano quella terra che oggi chiamiamo Russia e in Francia dettero origine al ducato di Normandia.

Le loro navi sono sempre state caratterizzate da poppe e prue identiche fin dalle prime costruzioni; ciò ci è testimoniato da incisioni rupestri del 1500 a.C.. La perfetta simmetria tra poppa e prua permetteva loro di affrontare le onde del mare del nord con sicurezza. Le tecniche costruttive erano varie. Nell'età

del bronzo le barche venivano costruite stirando e cucendo pelli su un'intelaiatura di quercia o usando al posto delle pelli tavole di legno tenute unite con vimini o radici di abete. Non erano dotate di chiglia in quanto navigavano in fiordi riparati, fiumi e laghi. L'assenza di chiglia garantiva un pescaggio minimo con la possibilità di navigare in acque bassissime e di tirare l'imbarcazione facilmente a secco. Queste imbarcazioni, non avendo vela, non permettevano lunghe navigazioni, anche perché il mare del nord non rimane mai calmo per più giorni e quindi remare con i marosi è estremamente difficile. L'handicap di queste prime imbarcazioni era il rapporto lunghezza –larghezza, infatti la loro scarsa larghezza e l'assenza della chiglia rendevano difficile la manovrabilità in caso di mare grosso. Solo nel VII secolo d.C. i Vichinghi iniziarono a costruire navi dotate di chiglia, quindi più robuste e manovrabili, e le dotarono di un robusto albero abbattibile su cui spiegare una grande vela quadra. Tra le navi più famose ce sono 2 ben conservate ritrovate in Norvegia: una a Gokstad e un'altra a Oseberg. Queste due imbarcazioni differiscono per tecnica costruttiva: la prima era una nave da guerra lunga da poppa a prua 23,8 m e larga 5,1 m, ed aveva una chiglia ricavata da un solo tronco lungo 24,3 m più profonda al centro, in modo che in battaglia potesse essere governata con più facilità; aveva prua e poppa uguali, che si allungavano fino a raggiungere i 3 m di altezza, ma in altre navi potevano raggiungere anche i 5 m. Come si può ben vedere dalla foto 1 le assi del fasciame convergono verso la prora aumentandone la resistenza. Le murate erano rinforzate e più alte di quelle delle navi usate per

il commercio e vi si aprivano i fori, dotati di portelli, per far passare 16 remi per lato. Nei racconti popolari dei popoli nordici, le cosiddette saghe, si parla di navi che potevano avere anche 35 remi per lato e superare i 45 m. di lunghezza. La seconda invece, la nave di Oseberg, anche se di dimensioni simili, è costruita in economia; infatti la poppa è formata da più pezzi giuntati, e i fori dei remi non sono datati di portelli. Tutto ciò fa pensare che non fosse una nave d'altura, ma adatta a brevi navigazioni. Da prua a poppa è decorata con eleganti intarsi che rappresentano animali in combattimento che emergono dalla linea di galleggiamento. Per queste caratteristiche si pensa che la nave di Oseberg, come ho scritto prima, venisse usata per brevi navigazioni o per il trasporto di persone di riguardo. Come timone avevano un remo lungo circa 3 m. e largo 40 cm; nella parte terminale della pala c'era un golfare dove passava una cima che serviva ad alzare il timone quando si navigava in acque basse. Le navi erano dotate anche di un albero di 9 metri circa e vele colorate maestose, governate da cime ottenute dal resistentissimo pellame di balena o di tricheco. Anche il fasciame veniva colorato, come è possibile vedere nell'arazzo del XII secolo appeso nella cattedrale di Bayeux, in Normandia (foto 2). Queste imbarcazioni potevano raggiungere, con vento favorevole, gli 11 nodi e risalirlo in una certa misura.

I vichinghi erano esperti navigatori. A conferma di ciò riporto un breve brano preso dallo "Specchio del Re", un libro del XIII secolo in cui sono riportati i consigli che un padre dà al figlio per mantenere una barca ed affrontare il mare: "Ogni volta che ti trovi in mare assicurati di avere almeno 200 o 300 aune di lana (all'incirca 100-150m) di buona qualità per rammendare le vele in caso di necessità... e tutto ciò che serve ad un falegname..." "I mari non si assomigliano né hanno tutti le stesse dimensioni. Quelli piccoli non presentano grossi pe-

ricoli e possono essere praticati in qualsiasi momento; assicurati che vi siano venti favorevoli per uno o due giorni, un problema non troppo arduo per chi sa osservare il tempo..." I successi delle loro spedizioni erano dovuti, infatti, all'attenta osservazione del cambiamento del colore del mare, alla direzione delle correnti, alla forma delle onde, alla capacità di fare previsioni dall'osservazione delle nubi. Essi riuscivano ad arrivare in Islanda sfruttando la corrente che sale lungo le coste norvegesi verso le isole Lofoten. Dall'Islanda, grazie alla corrente Irminger, andavano ad ovest per poi spostarsi a sud grazie alla corrente della Groenlandia per poi raggiungere l'America del nord aiutati dalla corrente del Labrador. Logicamente una grande importanza avevano i venti e per sfruttarli al meglio montavano in testa all'albero il mostravento, sempre decorato. Per seguire una rotta si rifacevano alla stella polare o al sole. Nelle notti serene, navigando con la Polare al traverso, erano sicuri di far rotta verso ovest o verso est, cioè navigavano secondo la latitudine. Quando, invece, andavano a sud l'altezza della Polare diminuiva sull'orizzonte, viceversa aumentava quando si faceva rotta verso nord. Stesse indicazioni venivano tratte dal sole, solo che l'altezza dell'astro aumentava andando a sud e diminuiva per una rotta verso nord, ma il sole veniva usato anche per determinare la rotta est-ovest e viceversa. Per applicare questi valori angolari i Vichinghi inventarono tre strumenti che chiamarono: tavola solare, pietra solare, tavola dell'ombra del sole. La tavola solare era una specie di cerchio azimutale che grazie a una barretta mobile permetteva di controllare la posizione del sole all'alba e al tramonto. Sembra che lo rilevassero anche a mezzogiorno, alla sua massima altezza sull'orizzonte, quindi anche in assenza di bussola riuscivano, in modo abbastanza preciso, a stabilire la rotta. Quando invece navigavano con la nebbia o il cielo

era coperto usavano la cordierite, un cristallo di calcite, chiamata anche pietra di sole del nord perché si trova in Scandinavia e in Islanda. Questa pietra ha la caratteristica di virare, istantaneamente, il suo colore dal giallo al blu scuro quando viene colpita dai raggi polarizzati del sole, ciò avviene anche quando il sole si trova a 7° sotto l'orizzonte, così il marinaio non doveva far altro che spostare la pietra finché non fosse diventata di colore blu scuro, così poteva stabilire la posizione del sole anche subito dopo il tramonto. L'ultimo sistema, la tavola dell'ombra del sole, veniva usato di giorno, e permetteva di stabilire la latitudine e di seguirla anche per le lunghe navigazioni oceaniche. Si suppone che questo strumento fosse costituito da un disco di legno su cui erano incisi cerchi concentrici che dovevano grossomodo indicare le latitudini. Al centro del disco c'era un'asta che poteva essere allungata o accorciata a seconda del periodo annuale in cui si navigava; ad esempio se si navigava in agosto veniva alzata l'asticella in modo tale che a mezzogiorno l'ombra coincidesse con un determinato cerchio, quindi mantenendo l'ombra del sole, ad ogni mezzogiorno sullo stesso cerchio si navigava sempre alla stessa latitudine. Logicamente questo marchingegno per poter funzionare al meglio doveva trovarsi in piano, quindi era collocato in una bacinella d'acqua ed un marinaio controllava che galleggiasse. Veramente grandi navigatori, i Vichinghi!

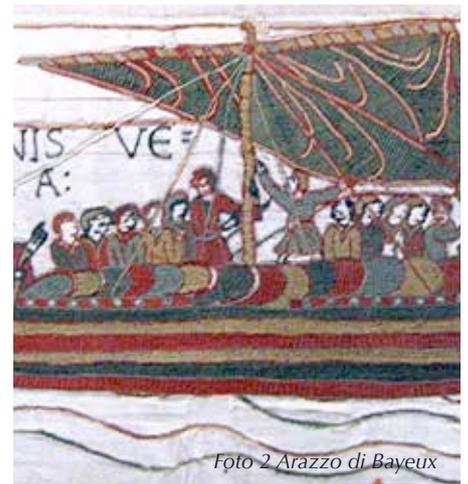


Foto 2 Arazzo di Bayeux

Il motore è indispensabile su una barca a vela?

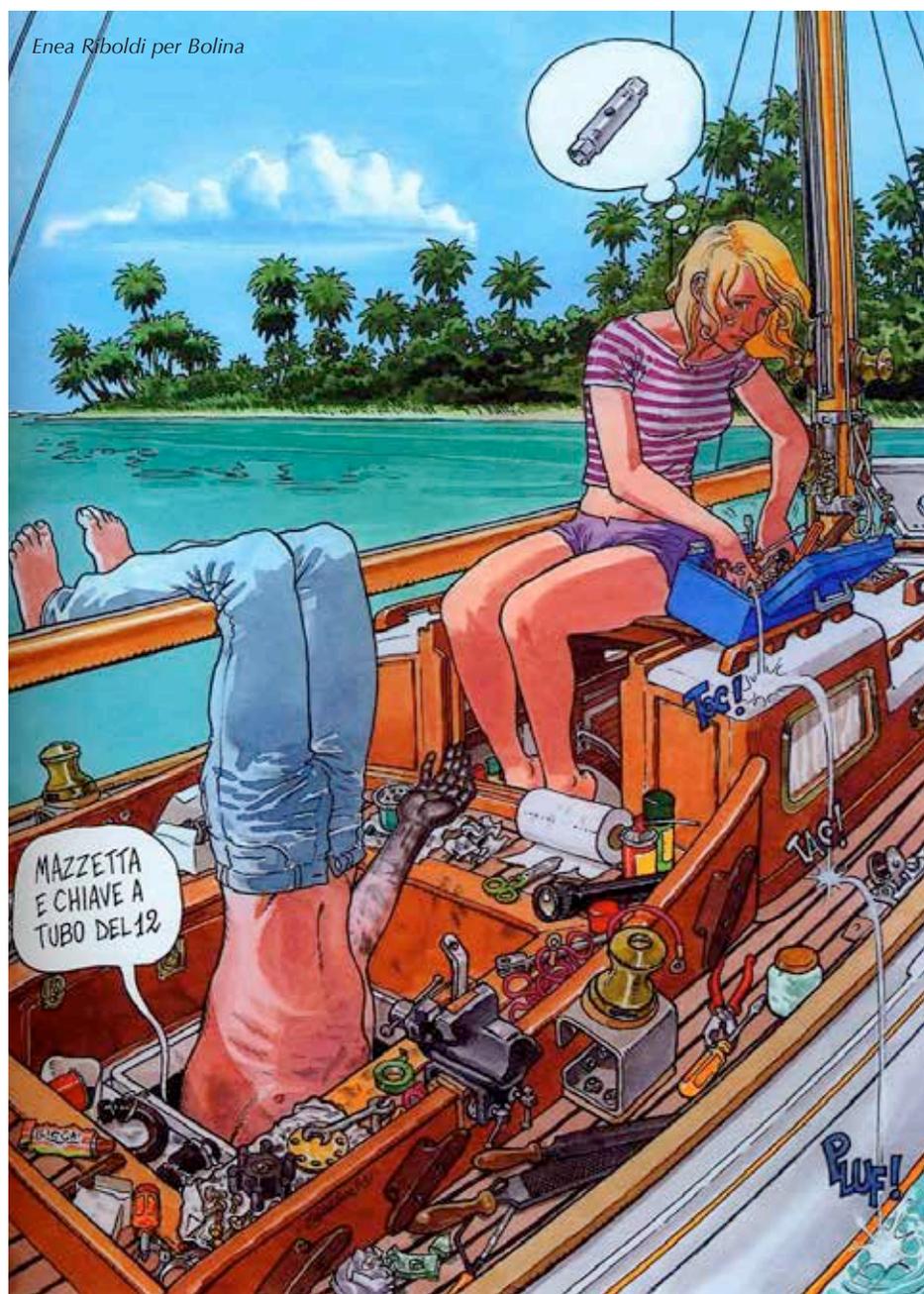
di Gianfranco Iacobone

La scorsa estate, come nelle precedenti, qualche amico diportista si è trovato col motore in panne in Croazia. E sono scattate le catene di solidarietà (lodevoli) per portare soccorso e pezzi di ricambio. Questo mi ha fatto riflettere sul ruolo eccessivo che attribuiamo al motore, sulle nostre barche a vela. Serve davvero, il motore? Se l'avaria è piccola (filtro del gasolio intasato, aria nella linea di alimentazione,

serbatoio che non prende aria dalla presa apposita, batterie a terra, circuito di raffreddamento bucato che butta acqua, ecc) in genere riusciamo a rimediare da soli. Se la cosa è più grossa di solito tentiamo di raggiungere un porto importante, con cantieri in grado di provvedere. E' la cosa più logica? Vediamo: i costi non sono sempre controllabili, dato che ci troviamo all'estero e in una posizione di notevole inferiorità; i

pezzi non sempre sono disponibili; le competenze non sono accertate; tempi: due-tre giorni fermi al caldo in attesa della riparazione, se va bene. La crociera è rovinata, anche quando tutto si risolve bene. Allora faccio una considerazione. Il motore è stato introdotto sulle barche a vela come propulsore per le manovre in porto. Noi, poi, lo abbiamo fatto diventare qualcos'altro, un protagonista assoluto della nostra barca. In caso di avaria del motore, tornare a casa, ad Ancona, facendo affidamento sulla propulsione velica, è cosa da matti e da romantici appassionati, o una cosa sensata? Vediamo, fase per fase..

Se siamo in baia, basta tirare su le vele e via. Siamo in un porticciolo? uno strappo fuori chiunque ce lo può dare, o alla peggio ci trainiamo fuori con il tender, se abbiamo il motorino. Poi rotta verso casa. Se non c'è vento? Statisticamente le regate trans-adriatiche ci hanno insegnato che prima o poi il vento arriva, nessuna traversata in regata è mai durata più di ventiquattr'ore. Dobbiamo superare l'ansia di sentirci in balia degli elementi, ma se poi ci riflettiamo scopriamo che è il modo più tradizionale ed antico di andare per mare. Una nave incrocia la nostra rotta? Teniamo pronto il VHF sul 16 e notificiamo che, oltre ad andare a vela, siamo anche senza motore. Di sicuro capiranno. Questo se siamo fermi senza vento, se invece ci muoviamo bene faremo come sempre, ma con maggiore prudenza: ci terremo larghi. La "corrente" (quante volte la corrente viene evocata a sproposito...) ci porta sugli scogli o le spiagge? Difficile: le correnti sono parallele alla linea costiera, non vanno contro la costa. Ma se anche fosse, basta tenere pronta l'ancora, considerato che parliamo di bonaccia assoluta.



Enea Riboldi per Bolina

Comunque, se si tratta di passare vicino a secche o scogli (ce n'è una entrando nel canale di Zara che sembra fatta apposta..) moltiplicheremo le precauzioni passando sottovento e sotto-corrente. Al contrario: il vento è troppo forte e vorremmo tanto avere un motore per contrastarlo? A parte il fatto che prima di iniziare una traversata senza motore avremo anche visto i bollettini, quello di credere che con la burrasca il motore sia indispensabile è uno degli errori più gravi e dei miti da sfatare. La burrasca si gestisce con le vele (ridotte a dovere) per la semplice ragione che un motore ausiliario, per quanto potente, sopra una certa forza del vento non ce la fa a mantenere la prua contro gli elementi. Anche l'idea che prendere i terzaroli o ridurre il genoa non si possa fare senza l'aiuto del motore è un pregiudizio. Non ho mai terzarolato la randa o rullato il genoa accendendo il motore: basta continuare a navigare di bolina con il fiocco, e lasciare la randa, e l'operazione è agevole. Così

come rullare un genoa si fa bene anche con vento forte al traverso. Quindi, piano piano o di corsa a seconda del vento, siamo arrivati davanti al nostro porto. Cosa fare ora? Intanto chiamare il Marina al VHF e comunicare che siamo senza motore, e quello che stiamo per fare. I nostri bravi operatori sapranno come predisporre ad aiutarci. Prepariamo parabordi e cime di ormeggio, anche più del normale. Ammainiamo la randa e lasciamo una parte del fiocco (se rullabile, se no il fiocco più piccolo che abbiamo) e avviciniamo l'ingresso, calcolando bene che dovremo andare a uno-due nodi ed accostare di fianco ad un tratto di banchina che ci consenta la prua al vento, o il vento di lato che ci spinge contro la banchina stessa. Questo con vento leggero. Se il vento è più fresco, o c'è la bonaccia assoluta (rara), si potrà sempre ancorare davanti al porto, in acque ridossate, e chiedere un rimorchio per entrare, oppure usare il solito tender con motorino. Una considerazione per finire: sen-

za motore non possiamo caricare le batterie. Quindi attenzione: dobbiamo avere il frigo spento, niente pilota automatico e utenze al minimo, quello che ci serve davvero sono la radio, le luci di via e gli strumenti. L'operazione è conclusa, ora avremo tutti i meccanici e i pezzi di ricambio che il nostro Marina può offrire. Anche se la crociera è finita prima del tempo ci saremo risparmiati molti fastidi ed avremo fatto un'esperienza nuova. Forse avrete notato che non ho preso in considerazione il traino. Non è per snobismo da velista. Bisogna sapere che il traino, specie con mare formato, è cosa difficile e stressante per le barche, se esse sono simili. Ma è distruttivo se la barca trainante è grande e veloce (peschereccio, grosso motoscafo) perché andare anche solo due nodi sopra la nostra velocità critica (è un attimo..) ci può addirittura affondare. Infine, sarebbe vietato tra privati. Perché rischiare quando possiamo andare serenamente a vela?



**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%

Ricordo di Silvano Guerri

Lo scorso 7 febbraio è purtroppo scomparso, nella sua casa di Falconara, il "Comandante" Silvano Guerri, nostro socio e presenza storica nella nautica anconetana. Anche se novantenne, era ancora appassionato velista, spesso presente in Marina Dorica. Fu per molti anni Comandante dei Piloti del porto, dopo un inizio di carriera come Comandante di Marina Mercantile. Un maestro di marineria prima che di vela, e punto di riferimento per tutti i nostri diportisti.



I Musei del Mare

La goletta Oloferne, imbarcazione d'epoca costruita a Messina nel 1944, ha fatto un viaggio di tre mesi, da gennaio a marzo 2018, per 2000 miglia, da Cesenatico a Sète in Francia, toccando 27 città italiane promuovendo i Musei del Mare, per far conoscere la cultura del mare e i luoghi che la custodiscono. Ne abbiamo quattro nella Marche, e forse non lo sappiamo. La Sala museale Guglielmo Marconi della Marina Militare, ad Ancona in via Cialdini 1 (ex chiesa di S. Agostino), il Museo della Marineria Washington Patrignani di Pesaro, via Pola 9, il Museo Malacologico Piceno, a Cupra Marittima, via Adriatica Nord 240, e il Museo del Mare di San Benedetto del Tronto, Viale C. Colombo, 94. E speriamo di averne presto un quinto, il Museo del Mare di Ancona, del quale si parla da tanto tempo. Per maggiori info: <https://www.museonavigante.it/marche>



Allarme pesce palla

L'ISPRA ha rinnovato un allarme, non solo per i pescatori dilettanti ma anche per chi ama comprare il pesce al mercato: stanno diventando sempre più frequenti i pesci tropicali velenosi, anche mortali al contatto, oltre che per ingestione. Un pesce palla (varietà Lagocephalus Sceleratus) è stato trovato di recente al mercato di Molfetta (la Puglia è al momento più interessata del medio-alto Adriatico). Si tratta di specie "lessepsiane", cioè entrate in Mediterraneo dal canale di Suez, e che dato il riscaldamento del mare si ambientano e proliferano. Attenzione quindi ai pesci non conosciuti.



La tassa di soggiorno croata aumenta

Abbiamo già comunicato ai soci che da quest'anno costerà di più navigare in Croazia. Non tanto per la tassa di navigazione, che cambia nella composizione ma rimane quasi invariata, quanto per la tassa di soggiorno, che non si applica più per persona, ma per barca secondo le dimensioni. Questa tassa (pagabile per 8 - 15 o più giorni) è in pratica raddoppiata, dato che presume che la barca sia occupata al massimo della portata. Per i dettagli rimandiamo alla nostra mail dello scorso 7 aprile, oppure Bolina marzo 2018 pag. 49.

Corso di Meteorologia Nautica, i diplomati

Nella foto, alcuni dei partecipanti al 12° Corso tenuto da Maurizio Melappioni, dello scorso autunno, alla consegna degli attestati. I partecipanti al corso erano sedici. Il 13° corso si terrà come di consueto il prossimo autunno. È intanto iniziato il Corso di Vela-base per adulti, tenuto da Aldo Scandali e Paolo Aniballi, con otto iscritti.



Due note tecniche: smaltimento razzi usati ed allarme Sail Drive

È stato costituito il Consorzio per lo smaltimento dei razzi usati, un problema sentito da tutti i diportisti (i razzi e i fuochi sono rifiuti speciali pericolosi). Il venditore li riterrà, ma solo dietro acquisto di quelli nuovi, applicando una tassa di smaltimento che va da 1 a 3 euro a seconda dei pezzi. La soluzione non ha soddisfatto le organizzazioni dei diportisti, per cui si attende un chiarimento da parte del Ministero competente.

Il Sail Drive, in caso di rottura dei cuscinetti paraolio, può consentire l'ingresso di acqua di mare nel piede, e la perdita dell'olio. La miscela acqua/olio si emulsiona e danneggia gravemente gli organi del piede. E la cosa più grave è che non possiamo accorgerci di quello che sta succedendo, dato che la perdita di olio in marcia è piccola e inapparente. Cosa accaduta ad un nostro socio. Quindi attenzione alla manutenzione, con cambio programmato dei paraolio.

Appuntamento in Adriatico 2018 trentesima edizione

Torna, promossa dalle Assonautiche dell'Adriatico e coordinato come sempre da Paolo Dal Buono, la "carovana" di barche che porta da ben trent'anni in giro per il nostro mare (ma non solo, la manifestazione in passato ha percorso anche Jonio ed Egeo fino alla Turchia) il messaggio sul rispetto del mare, delle sue tradizioni e delle norme di sicurezza ed anche una ambasciata di amicizia tra i popoli. Partirà il 16 giugno dal Marina di Ravenna (arrivo ad Ancona il 18 e partenza il 19) per arrivare il 6 luglio ad Orikum in Albania. Le iscrizioni sono ancora aperte, info presso la nostra sede.



VIVI LA NOSTRA
ESTATE



Corradi
OUTDOOR LIVING SPACE



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

Calendario delle regate 2018

Comitato Intercircoli Ancona e Senigallia

Manifestazione	Data	Circolo organizzatore	Tipo di Regata
Luca's days Meteor Cup	7-8 aprile 14-15 aprile (recupero 21-22 aprile)	A.S.D. Assonautica Ancona	Match race
Trofeo Four Sailing Lei & Lui Bando Iscrizione	6 maggio	A.S.D. Four Sailing – A.Y.C.	Libera VB
Regata di Primavera	13 maggio (recupero 20 maggio)	A.S.D. Assonautica Ancona	ORC + Libera1
Sailing Chef	19 maggio	Comitato Intercircoli Marina Dorica	Libera
Trofeo Riccardo Steconi	26-27 maggio	Sef Stamura	ORC + Libera1
Conerissimo	10 giugno (recupero 17 giugno)	A.S.D. Assonautica Ancona	ORC + Libera1
XXVIII Middle Adriatic Off-shore Cup	28 giugno – 1° luglio	L.N.I. sez. Ancona	Libera1
V Regata della Rovere	15 luglio	L.N.I. sez. Senigallia	Libera
Trofeo «Città di Senigallia»	22 luglio	Club Nautico Senigallia	Libera
Amici in vela	9 settembre (recupero 16 settembre)	Amici del Mare A.S.D.	Stazza del Conero
XII Trofeo Colle Guasco × 2	23 settembre	L.N.I. sez. Ancona	Libera1
Regata del Conero	30 settembre (recupero 7 ottobre)	Comitato Intercircoli Marina Dorica	Libera
Campionato Invernale Ancona			
Camp. Invernale Ancona (Regata d'Autunno)	21 ottobre (recupero 28 ottobre)	Comitato Intercircoli A.S.D. Assonautica Ancona	ORC + Libera1
Camp. Invernale Ancona	4 novembre (recupero 11 novembre)	Comitato Intercircoli Sef Stamura	ORC + Libera1
Camp. Invernale Ancona	18 novembre (recupero 25 novembre)	Comitato Intercircoli – A.Y.C.	ORC + Libera1
Camp. Invernale Ancona	2 dicembre (recupero 9 dicembre)	Comitato Intercircoli L.N.I. sez. Ancona	ORC + Libera1
Camp. Invernale Ancona (Regata di Natale)	16 dicembre (recupero 23 dicembre)	Comitato Intercircoli A.S.D. As- sonautica Ancona	ORC + Libera1