



# ASSONAUTICA

## Ancona

Anno 5, n. 14 - Settembre 2018

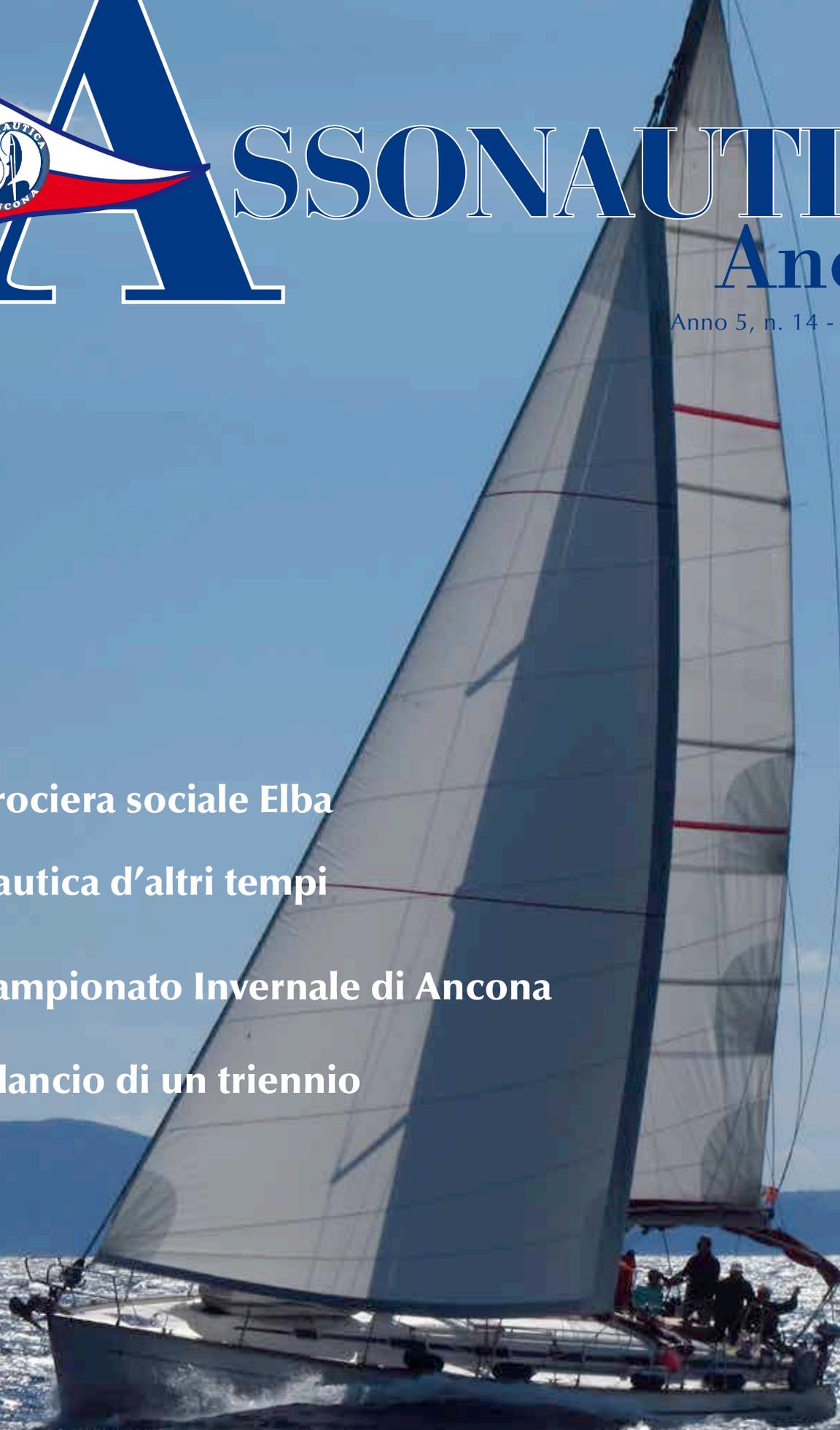
Poste Italiane Spa - spedizione in abbonamento postale 70% - CN AN

**Crociera sociale Elba**

**Nautica d'altri tempi**

**Campionato Invernale di Ancona**

**Bilancio di un triennio**



**50**

**Mansini**

**CENTRO OTTICO**

**Optometriisti dal 1966**

Corso Mazzini, 154 | Ancona | Tel. 071.204325 | info@centrotticomasini.com [www.centrotticomasini.com](http://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](mailto:ancona.un02518@agenzia.unipolsai.it)

## Sommario

- 3 Editoriale
- 5 Il nuovo Statuto di Assonautica di Ancona
- 6 L'autunno in sede  
I nuovi capitani
- 7 La nostra ASD
- 8 TRI\_sail4all
- 10 A scuola di Meteorologia
- 11 Elba e Capraia
- 14 Regata di Primavera 2018
- 16 Regata Conerissimo 2018
- 18 I nostri soci in regata
- 20 Nautica d'altri tempi
- 22 Notizie in breve



da Elba 2018, crociera sociale

## Assonautica Ancona

già Newsletter Assonautica Ancona  
anno 21 n. 62

Editore:

**Assonautica di Ancona**

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

Periodicità:

**Quadrimestrale**

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

Direttore responsabile:

**Roberto Senigalliesi**

Redazione:

G. Iacobone, A. Abbate, C. Polacco

Amministrazione pubblicità:

Segreteria Assonautica

Grafica e stampa:

Tipografia Bellomo Srl  
Via Gabrielli, 10 Ancona

[info@assonautica.an.it](mailto:info@assonautica.an.it)

[www.assonautica.an.it](http://www.assonautica.an.it)

Ancona, Settembre 2018

Stampato in 800 copie

Publicato online nel sito di Assonautica

Cari amici,

a novembre 2018 l'assemblea dei soci sarà chiamata ad eleggere il nuovo Consiglio Direttivo, il Presidente, il Collegio dei Revisori e dei Probiviri, andando a termine a quella data il mandato triennale degli organi elettivi della associazione. Nella assemblea straordinaria del 30 maggio 2018, come richiesto dalla Assonautica Nazionale, è stato approvato il nuovo statuto (vedi pag. 5), che prevede un consiglio composto da un minimo di cinque membri ad un massimo di nove, secondo come sarà deciso dalla stessa assemblea e che la proporzione dei Consiglieri dei due sessi dovrà rispecchiare l'analoga proporzione dei soci. Inizio così questo editoriale per far sì che chiunque abbia volontà e disponibilità a candidarsi e soprattutto lavorare per l'associazione possa farci per tempo un pensiero, poiché ritengo che sia produttivo avere negli organismi almeno un minimo di rinnovamento che possa apportare ulteriori iniziative finalizzate a dare vivacità e attrazione alla nostra Assonautica. Del lavoro svolto dai consiglieri in questo mandato sono molto soddisfatto mentre per quello del Presidente lascio il giudizio ai soci. Posso riferire che tutte le attività ormai divenute consuete hanno avuto sempre successo e partecipazione ed anche il periodico, nonostante le persone che si sono succedute alla sua direzione e composizione, è sempre stato portato a termine con argomenti interessanti ed anche rappresentativi della vitalità della associazione; siamo l'unico circolo nautico di Marina Dorica a pubblicare un giornale!

Il Comitato esecutivo, oggi denominato dal nuovo statuto Consiglio Direttivo, ha sempre lavorato propositivamente e soprattutto in armonia e, per quanto ricordi, tutte le decisioni sono state prese all'unanimità, segno che i temi portati all'ordine del giorno sono stati sempre approfonditi, convincenti e condivisibili e che i consiglieri si sono misurati nelle loro decisioni con serenità e razionalità nell'interesse esclusivo della associazione. Lo stesso spirito siamo riusciti a trasmetterlo anche nel Consorzio Vanvitelli ed in Marina Dorica che secondo una logica di filiera sono riusciti a concretizzare i risultati attesi. L'approvazione del bilancio preventivo e consuntivo previsto nello statuto di Marina Dorica da parte del Consorzio ha di fatto ingenerato comportamenti virtuosi tra controllante e controllata eliminando ogni possibile prevaricazione da una parte e dall'altra; la presenza nei CdA di entrambe le società di consiglieri fortemente rappresentativi dei Circoli nautici ha fatto sì che prevalessero fondamentalmente gli interessi dei diportisti e del porto turistico avuto in concessione. Per Marina Dorica nell'ultimo triennio, grazie ad una gestione oculata ed efficiente, si sono ottenuti sempre bilanci in attivo pur avendo diminuito le tariffe complessivamente del 7%. Occorre dire che la politica di riduzione delle tariffe e dei costi diretti quale il costo dei carburanti, oltre alla organizzazione degli eventi estivi, nonché le attività dei singoli circoli nautici hanno rilanciato il porto che ha raggiunto la completa copertura dei posti barca e aumentato i transiti estivi, che non sono più "mordi e fuggi" ma con permanenze di più giorni, attratti dalla prossimità del porto alla costa del Conero, dal riconoscimento di Ancona come città turistica e dai servizi di qualità prestati dal porto. La richiesta di recesso dal Consorzio Vanvitelli del socio La Bolina si sta risolvendo con il passaggio dei posti barca di quella società agli altri circoli del Consorzio secondo le scelte autonome dei singoli diportisti della Bolina e con il contestuale trasferimento delle azioni equivalenti. Anche gli aspetti regolamentari sono stati oggetto di attenzione tanto che è stato adottato sia il regolamento di accesso alle aree in concessione a Marina Dorica dai varchi privati delle attività confinanti, sia il regolamento per la concessione d'uso delle aree comuni, stabilendo per entrambi gli oneri per il loro utilizzo. Ma il risultato di cui essere maggiormente soddisfatti è stato quello di approvare il regolamento di assegnazione dei locali del triangolone, la cui mancanza aveva fatto sorgere diversi contenziosi con gli assegnatari. Con l'approvazione di questo



regolamento da parte della Autorità di Sistema, quale ente concedente, viene di fatto riconosciuta in capo alla concessionaria Marina Dorica la potestà di regolamentazione della gestione della infrastruttura portuale ed anche la modalità di ripartizione delle spese tra gli assegnatari dei locali. Attenzione particolare è stata volta al funzionamento della accessibilità al porto, di fatto riservando i posti auto intorno al triangolone ai diportisti, evitando così il traffico forsennato ed il parcheggio selvaggio intorno a questa struttura, consentendole di vivere nel periodo estivo quasi come un'isola pedonale. Si è puntato molto sugli interventi di efficientamento degli impianti quali la nuova illuminazione pubblica a led, che consentirà notevoli risparmi economici ed ambientali, e le nuove colonnine di distribuzione della energia elettrica e dell'acqua che permetteranno la contabilizzazione a consumo e consentiranno conseguentemente una corrispondente riduzione delle tariffe a partire dal prossimo anno. L'infrastruttura portuale e le sue attrezzature vengono tenute sempre in ordine attraverso una manutenzione continua, rinnovi ed integrazioni per far sì che il porto sia sempre ai massimi livelli qualitativi e possa pregiarsi del riconoscimento della bandiera blu; tutto ciò comporta ovviamente anche una valorizzazione dei singoli posti barca che precedentemente avevano avuto, anche a causa della crisi economica e della nautica, un notevole deprezzamento. Ma si è pensato anche al futuro con il nuovo planovolumetrico di Marina Dorica approvato dal Comune di Ancona di cui ho dato ampia illustrazione nel numero precedente di questa pubblicazione, in modo che se si creeranno le necessità e/o le opportunità il Marina avrà la possibilità di soddisfarle, essendo state previste da tale strumento urbanistico maggiori cubature e ulteriori possibili destinazioni d'uso. In sostanza il porto turistico con questa gestione e con tali potenzialità è una delle maggiori attrazioni della città di Ancona, senza nulla togliere al soddisfacimento delle esigenze dei diporti-

sti, contemperando così gli interessi della città e quelli dei circoli nautici. Per lo specchio acqueo ad est, già destinato dal PRG del porto ai cantieri minori, la cui concessione a Marina Dorica era andata a scadenza al 31.12.2017, grazie all'apporto di tutti gli interessati si è trovata una soluzione che ha dato risposta alle aspettative di Marina Dorica e del Cantiere delle Marche, non contrastanti l'una con l'altra, che ha tenuto conto delle opportunità di occupazione e delle esigenze delle attività di Marina Dorica. La concessione a Marina Dorica dello specchio acqueo ad est, per quattro pontili galleggianti destinati all'ormeggio delle imbarcazioni, ha una durata complessiva di sei anni come pure quella di circa 3 mila metri quadrati per le attività strettamente legate alle pratiche sportive veliche, soprattutto giovanili. La concessione invece a Cantiere delle Marche interesserà un'area di complessivi 3 mila metri quadrati all'interno della quale sarà costruita una banchina di larghezza di 40 metri, con profondità di 17 metri. Ma il lavoro più impegnativo è stato quello di coniugare il progetto del Lungomare Nord di Ancona con le esigenze del porto e della sua imboccatura. Il progetto prevede una riprofilatura della costa che va da Marina Dorica a Torrette, motivata dalla necessità di rettificare la linea ferroviaria, con un interrimento di circa 21 ettari realizzabile utilizzando i materiali di escavo del

porto. L'area così ottenuta sarà destinata a parco con una passeggiata di 3,5 km e una pista ciclabile dal porto di Marina Dorica al porticciolo di Torrette che verrà completamente rifatto. RFI, quale soggetto attuatore, ha presentato al Comune di Ancona il progetto preliminare frutto di analisi, studi, e tavoli con i partner dove è stata definita l'esatta linea di scogliera che si svilupperà per 3.350 metri, ma appunto il risultato più importante per noi è che in questo progetto è compreso, sullo specchio d'acqua davanti alla imboccatura del porto, un braccio di protezione lungo 490 metri che va a creare un avamposto utile per un accesso più sicuro al Marina, per le attività sportive e ludiche ma soprattutto funzionale ad evitare gli interrimenti dell'area portuale e i costosi interventi di escavo. Vi ho raccontato tutto questo, anche se non è strettamente attinente alla attività della nostra associazione, perché su tutto questo ha dato il proprio e incisivo contributo l'Assonautica di Ancona attraverso il Consiglio direttivo e i propri rappresentanti nel Consorzio e in Marina Dorica e perché il porto è il nostro mondo, punto di partenza e di arrivo delle nostre crociere, delle nostre navigazioni e perché noi dei nostri sogni alimentati dalla passione per il mare. L'Assonautica vive grazie a voi tutti e da voi tutti riceve la sua vitalità, grazie.

*Paolo Manarini, Presidente*



# Il nuovo Statuto di Assonautica di Ancona



Dopo venti anni (le ultime modifiche statutarie erano del 1998) la nostra sezione Assonautica ha aggiornato lo statuto, su richiesta dell'Assonautica Italiana indirizzata a tutte le sedi periferiche. Come i soci sanno, l'assemblea straordinaria che ha aggiornato all'unanimità lo statuto si è tenuta lo scorso 30 maggio 2018. Il nuovo testo, in comparativa con il vecchio, è stato inviato a tutti i Soci prima dell'Assemblea. Tuttavia ci sembra utile riportare qui i punti salienti che sono stati aggiornati. La denominazione: essendo state

abolite le Province, e a ricaduta le Camere di Commercio provinciali, la nostra denominazione cambia da "Assonautica Provinciale di Ancona" ad "Assonautica di Ancona". La sede legale non è più presso la Camera di Commercio, ma presso la sede nautica in Marina Dorica. Il Presidente non può (per nostra scelta locale) essere rieletto per più di tre mandati triennali consecutivi (non c'erano limiti nel precedente statuto). I Consiglieri non possono essere meno di cinque e più di nove

(attualmente sono undici). Il numero sarà stabilito per ogni triennio dall'assemblea elettorale. Nella prossima Assemblea di novembre 2018 eleggeremo il Presidente e tutte le altre cariche sociali in base al nuovo statuto. Per il resto, le funzioni ("finalità ed oggetto sociale") non sono cambiate, anzi, sono state ampliate per richiesta dell'Assemblea Nazionale. Il testo completo è pubblico, e può essere consultato e scaricato dal nostro sito [www.assonautica.an.it](http://www.assonautica.an.it) alla sezione "chi siamo".



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



# L'autunno in sede... *a parlare di mare*

Riprendono, con l'autunno, le serate dedicate a parlare di mare. Ma con questo non vogliamo dire che sono finite le giornate giuste per andare in barca, anzi. Per i veri appassionati l'autunno e l'inverno sono i periodi migliori, con vento ed aria chiara, come è difficile avere d'estate. Però poi arriva presto il buio, ed allora ci vediamo in sede, per continuare a "navigare" in altri modi.

Mercoledì 10 ottobre inizia il nuovo ciclo di cinque serate **"Andare per mare"**, a cura di Gianfranco Iacobone, con un massimo di venti iscritti. Il programma è già sul nostro sito e le iscrizioni sono aperte. La formula è

sempre la stessa: si "chiacchiera" e ci si scambiano esperienze.

Il 10 novembre ricominciano invece le conferenze del **"Sabato in Assonautica"**, che ci terranno compagnia fino alla fine di febbraio 2019. Parleremo di mare e di navigazione, ma anche di viaggi e di storia del nostro territorio, sempre con belle foto e filmati. Gli argomenti e le disponibilità dei relatori non ci mancano, però se avete qualche bella cosa da proporre (e da raccontare) ricordate che il programma è tutto da sistemare, e quindi fatecelo sapere!



## I nuovi Capitani



Abbiamo sempre piacere di pubblicare i nomi dei nuovi Capitani, che dopo il 51° corso di patente nautica (quello del primo semestre 2018) hanno conseguito l'abilitazione al comando. Eccoli:

- STEFANO CECCONI
- ALESSIO CESARETTI
- SIMONE FRANCHINI
- MARCO FRATERNALI
- ANDREA GRILLI
- MARCO MAZZONI
- GIUSEPPE MICARI
- IRENE VITALE
- PIETRO VITALE

Altri allievi del 51° corso sono in attesa di esame (hanno avuto bisogno di un ripasso...), ve li daremo con il prossimo numero. Intanto sono aperte le iscrizioni per il 52° corso, che inizierà ad ottobre e porterà agli esami nella primavera del 2019.

# La nostra ASD

*Pubblichiamo volentieri un saluto del neo-presidente della nostra ASD, Raffaele Velardocchia*

Cari soci, nello scorso mese di marzo sono stato nominato presidente della Associazione Sportiva Dilettantistica (ASD) di Assonautica, succedendo all'ottimo Augusto Abbate. Come vice presidente è stato nominato l'amico Pietro Schilardi, velista e pescatore sportivo. Al di là dei nomi, posso dire di aver trovato un sodalizio in piena salute, ben amministrato dai miei predecessori e con tante iniziative in cantiere. A titolo di esempio, vorrei citare le quattro regate in programma per il 2018, due delle quali (regata di Primavera e Conerissimo) svolte con grande adesione dei regatanti, addirittura meglio del pur positivo anno 2017. Fra i primi atti del mio mandato (volontaristico, come per tutte le cariche sociali), mi sono occupato - assistito da tutto il gruppo, oltre che dall'insostituibile Augusto - della pratica attuazione delle nuove regole FIV sulle stazzature delle imbarcazioni. Non è stato un lavoro semplice, e certamente il meccanismo non è perfetto, ma essere riusciti a stazzare decine di imbarcazioni, anche non del nostro circolo, e poi correre

secondo le nuove regole, con delle classifiche chiare e in linea con le norme nazionali, ha portato la marineria sportiva di Ancona ad un livello molto avanzato, almeno in Adriatico. Qualcuno ha rilevato un vantaggio importante nel punteggio di stazza attribuito a barche un po' datate, ma ritengo che questo in fondo non sia un male, poiché premia la perizia velica, più che la barca in sé. Abbiamo poi avuto qualche mugugno per le penalità alla partenza della Conerissimo subite da qualche equipaggio, ma vi posso garantire tutto l'impegno del giudice di gara e del suo staff, per quella che è la più lunga delle regate che si organizzano ad Ancona, spesso con una partenza con venti portanti, non proprio semplice. Ma al di là di queste situazioni, siamo felici di aver consentito a centinaia di persone di trascorrere una piacevole giornata di mare e di vento, all'ombra del Conero.

Voglio comunque rassicurarvi sul fatto che tutti noi lavoriamo con passione ed impegno per far crescere sempre di più l'Associazione, anche dando il maggior risalto possibile agli istruttori dei nostri corsi di vela, alla sezione pesca sportiva, che merita un rilancio, e ai nostri atleti che raccolgono buoni risultati a livello nazionale. Inoltre, vi sarà un



rinnovato impegno nelle iniziative sociali, per portare in barca anche soggetti che normalmente avrebbero difficoltà ad andarci; ma su questo non voglio sbilanciarmi troppo, a suo tempo vi contatterò per chiedere il Vostro aiuto, quando i tempi saranno propizi.

Infine, la massima attenzione sarà posta nel tenere i conti in ordine, similmente alla saggia consuetudine incontrata. I primi riscontri sono più che positivi, e gli avanzi verranno, e vengono, spesi per far crescere lo sport velico e la pesca sportiva in Ancona.

Con queste premesse non potremo che avere .... buon vento!

Un caro saluto

## 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](mailto:lucia.giantomassi@pfafineco.it)

# TRI\_sail4all

*La prima circumnavigazione della penisola italiana in trimarano in solitaria di un velista disabile*

*di Antonio Flotta*



Marco a Marina Dorica

Lo scorso 29 aprile ha fatto tappa a Marina Dorica Marco Rossato, velista dalla ventennale esperienza, rimasto disabile motorio agli arti inferiori in seguito ad un incidente motociclistico, che a bordo del suo trimarano Fox Lady, con la sola compagnia del suo fedele cane Muttley, è impegnato nella circumnavigazione della nostra penisola nell'ambito del progetto **Tri\_sail4all**.

Lo scopo di questo progetto, patrocinato anche dall'Assonautica Italiana, è di sensibilizzare le aree portuali e cantieristiche, ed aprire nuove opportunità a tutte quelle persone con difficoltà motorie più o meno gravi.



Muttley



Con Flotta alla conferenza della Mole

A questo scopo, nello stesso pomeriggio, presso la Mole Vanvitelliana, si è tenuta una conferenza sul tema "Patente Nautica Disabili" e "Formazione al lavoro nel settore nautico per persone con disabilità" alla quale hanno partecipato vari relatori, tra i quali Marco.

Marco Rossato è partito dall'Arsenale di Venezia il 22 aprile con l'obiettivo di raggiungere Genova in occasione del prossimo Salone Nautico Internazionale dove si terrà una Conferenza sul tema Disabilità & Diporto Nautico.

L'imbarcazione, un trimarano DragonFly di soli 8 metri di lunghezza con motore fuoribordo da 10 cv, è stata appositamente modificata ed attrezzata sulla base delle necessità ed indicazioni dello stesso Marco Rossato, la cui semplicità nel raccontare la sua avventura e la serena consapevolezza dell'impegnativo viaggio che lo attende mi hanno notevolmente impressionato.



Marco con i suoi aiuti per la navigazione



Marco Rossato nella nostra sede

Nel momento in cui sto scrivendo questo articolo (22 giugno) Marco si trova a largo di Vibo Valentia diretto a Marina di Cetraro, il mare è poco mosso e ci sono circa 10 nodi di vento di bolina, ma è previsto un netto peggioramento!

Caro Marco auguri a te ed al tuo ami-

co Muttley, sono sicuro che insieme raggiungerete la vostra meta e che tu raggiungerai il tuo scopo: dimostrare che, se attrezzati ed esperti, tutti possono vivere il mare allo stesso modo. Buon vento da parte mia e di tutti i Soci dell'Assonautica di Ancona.

. PANE E DOLCI DI QUALITÀ .

# TACCALITE

OGNI GIORNO, DAL 1863

## PANE DOLCI PIZZA

Torrette  
Collemarino  
Falconara M.ma  
Castelferretti  
Chiaravalle

# A scuola di Meteorologia:

*dai modelli alla previsione il gioco è semplice!*

**by Maurizio Melappioni**

**Weather Routier Meteoancona**



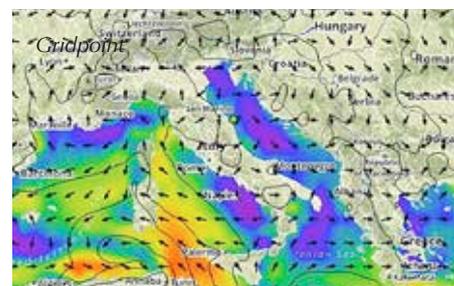
Rispetto a quando le informazioni erano fornite da canali istituzionali, con linguaggio semplice e diretto, oggi siamo arrivati alla sovrabbondanza di dati e previsioni sempre più affidabili e precise, ma con lo sviluppo di agenzie private che mirano soprattutto ai fini commerciali, curando poco la scientificità. Si è così creata molta confusione nella scelta del dato meteo sul web, tanto che l'utente finale addirittura si lamenta che le previsioni risultino errate. Avanza pretese di esattezza ma è necessario far capire ai profani che la previsione attuale è un prodotto che deriva da modelli numerici, in continua evoluzione, e in quanto tali prospettano la situazione verso un futuro probabile ma non certo. Alla maggiore disponibilità spesso non corrisponde una competenza maggiore rispetto al passato, e diventa tutto molto difficile. Paradossalmente si va dall'eccesso di informazione meteorologica a chi le informazioni proprio non le consulta affatto. A volte finendo in situazioni vicine al limite della sicurezza personale e dell'equipaggio. Sono altresì scomparsi completamente quei vec-

chi "dettami o regole" dettati dall'esperienza che un tempo venivano tramandati di padre in figlio. Mi riferisco ai pescatori locali, che sapevano comportarsi nei confronti del meteo senza avere internet, sapendo semplicemente leggere il tempo utilizzando i segni premonitori. L'utente finale, ed in particolare chi naviga in mare, dovrebbe acquisire il corretto ragionamento scientifico e avere un protocollo su cosa fare dell'informazione meteo selezionando il dato che serve o sommando più dati per ottenere l'informazione desiderata. Facciamo un esempio? Partiamo dalla data di inizializzazione della mappa consultata e dalla sua validità. E nel caso se voglio seguire un protocollo? Vediamo un esempio: - se è necessario prevedere il tempo entro le prime 3 ore (in inglese è il "nowcasting") o se è necessario invece fare una previsione, cioè entro le 72 ore (in inglese è il "forecasting"). Queste ultime due cose sono completamente differenti come procedura e necessitano di dati differenti per l'analisi, inoltre la prima richiede anche la conoscenza dei segni premonitori!

Quindi è necessario, per orientarsi in un'offerta sovrabbondante sul web, l'aver acquisito una competenza maggiore che si può facilmente ottenere frequentando delle scuole dove hanno sviluppato uno specifico programma di insegnamento mirato per questo scopo.

L'Assonautica di Ancona è la sede che promuove da 10 anni un Corso Formativo di alto livello indirizzato a chiunque va per mare, aperto al pubblico esterno oltre che ai propri soci. Ha rilasciato durante questo lungo periodo più di 80 attestati di partecipazione. Il Corso si sviluppa con un programma collaudato per un totale di 28 ore complessive, di due ore per lezione frontale; ampio il materiale didattico appositamente realizzato per facilitare l'apprendimento e non mancano le esercitazioni pratiche sui dati veri. Anche se il livello degli argomenti trattati è elevato non è necessaria una preparazione di base, chiunque può accedere con successo al percorso formativo.

Il prossimo Corso, il 12°, verrà organizzato tra ottobre e novembre 2018. Per maggiori informazioni contattare la segreteria dell'Assonautica di Ancona.



## Elba e Capraia *in flottiglia*

di Gianfranco Iacobone



Capraia, Cala Rossa

Anche questa volta la crociera sociale è stata fortunata, come sempre succede da tredici anni. Bello il tempo, buone le barche, bravi gli equipaggi e soprattutto eccezionali i luoghi. Abituati ad acque straniere, ci veniva a volte di tentare di parlare inglese, greco, o croato, per non dire turco: ma stavolta era la bella Italia, e si vedeva! Intanto non eravamo abituati alla comodità di raggiungere il porto di imbarco con poche ore di macchi-

na, parcheggiare, scaricare i bagagli e via. E poi, bisogna dirlo con un po' di orgoglio, è stata importante la facilità di prenotare gli ormeggi, entrare nei porti attesi ed assistiti, insomma una vita di lusso. Lo dico subito: i nostri soci dovrebbero farci un pensiero, ad una crociera all'Elba. Con una barca in affitto, come abbiamo fatto noi, è ovvio. Niente di più facile e comodo. Purchè non in agosto, certo. Dunque abbiamo preso le barche al Marina

di Scarlino, vicino a Punta Ala, sabato 23 giugno pomeriggio; sistemati e fatta cambusa, e poi il giorno dopo con un bordeggiamento pigro per il poco vento di poppa siamo arrivati, la sera di domenica, a Porto Azzurro; con vento buono sarebbero bastate due ore, ma è stato bello lo stesso. Qui libera uscita: qualcuno è arrivato alla bella Capoliveri, qualcun altro ci ha provato ma si è perso (vedi foto), e così via, tanto il posto è così bello



Equipaggio di Aldo



Aspettando il bus per Capoliveri



Equipaggio di Claudio

che qualunque cosa fai va bene. Il giorno dopo periplo di punta Calamita ed esplorazione della costa sud dell'Elba. È la zona mineraria, per cui dal mare si vedono impianti abbandonati, colate impressionanti di detriti, rocce di tutti i colori e calette. È l'Elba prima del turismo, quando dai tempi degli etruschi fino agli anni '60 viveva del duro lavoro della miniera. Oggi quasi tutto è recuperato come archeologia industriale e percorsi guidati. Claudio-skipper intanto fremeva al ricordo di quello che ha più volte visto sotto la superficie di questo mare: cose che "noi umani" non possiamo immaginare, anche se lui ha provato a comunicarcelo. Il tempo instabile ci ha consigliato di fare una seconda notte a Porto Azzurro, piuttosto che continuare il periplo orario dell'isola, per cui il giorno successivo abbiamo preso la rotta ad est per doppiare l'Elba e dirigere su Capraia, il piatto più prelibato della crociera. Sì, perché una delle isole dell'arcipelago era nei piani, ma studiando un po' abbiamo visto che l'unica veramente accessibile è Capraia, mentre le altre sono soggette a restrizioni (o interdizione assoluta, come Montecristo) e non hanno un vero porto. Capraia invece è la regina: grande, bellissima e dotata di un bel porticciolo governato da una Sirena, di nome Adelaide, che pochi hanno visto di persona (io sì, legato all'albero maestro...) ma tutti hanno sognato. Non dimenticheremo mai

la Baia Rossa, con i colori delle sue rocce vulcaniche, ignote al nostro grigio Adriatico. E visto che siamo nel paragone, il nostro amato mare (che il Signore ce lo conservi, comunque), non regge, con il suo cielo celestino di foschia, al confronto con la luce tersa di queste parti, che non ha nulla da invidiare al cielo dell'Egeo. Non dimenticheremo nemmeno il vento di grecale, che ci ha spinto verso Capraia con i suoi diciotto nodi con una cavalcata fantastica al traverso durata venti miglia: per qualcuno battesimo (la crociera è anche scuola), per gli altri, tutti a rotazione al timone, godimento e basta. Di ritorno da Capraia, stavolta con un traverso lento, eccoci di nuovo all'Elba, sulla costa nord: Marciana Marina. Da dove chi ha voluto è salito, con la funivia, alla

vertigine dei mille metri del Monte Capanne, trono degli dei dal quale si vede tutto l'alto Tirreno con le sue isole, fino alla vicina Corsica. Avvertendo già l'avvicinarsi della fine di questo bel gioco, baia dopo baia siamo arrivati alla capitale, Portoferraio, con un bell'ormeggio (prenotato, come tutti) in pieno centro storico. Qui, tra porto Mediceo, fortificazioni, musei, casa di Napoleone... ognuno ne ha avuto secondo i suoi gusti e la sua resistenza sulle ripide salite del centro. E alla fine, il venerdì, triste ultimo giorno reso più triste dal bel sole su fondo azzurro: dopo la doverosa baia (sì, non l'ho scritto, ma ci sono state anche le baie...) un altro bordo fortunato al traverso con tramontana a 15 nodi per una ventina di miglia, dritti sparati per Scarlino. Il motore ha lavorato poco in questa crociera, le vele molto. Qualcuno è tornato a casa subito (altro vantaggio di essere a due passi da casa), la maggioranza dei trentuno, prodi e soddisfatti, ha dato fondo alla cambusa e si è avviata comodamente verso casa il mattino successivo, dopo aver restituito le barche (un 45 e due 50 piedi, con rande steccate) immacolate come ce le avevano date. Una riflessione a conclusione: quanto è stata crociera e quanto scuola? Ne abbiamo parlato, con Aldo, Claudio e Raffaele, nuovo presidente della ASD. Di sicuro una settimana di navigazione insegna sempre qualcosa (anche agli skipper, alle



Equipaggio di Gianfranco

prese con barche sempre diverse), di più a chi sa meno, ovviamente, e a chi ha voglia di imparare. La rotazione nei ruoli, che è stata sempre praticata, aiuta ad imparare. Anche chi naviga da anni ed ha una barca sua

impara cose nuove sentendo come si comporta una barca diversa dalla sua. Ma il centro del nostro interesse, siamo tutti d'accordo, devono essere quelli che davvero sono all'inizio dell'esperienza (magari hanno fatto il

nostro corso di iniziazione e nulla di più), perciò è soprattutto a loro che penseremo nell'organizzare la nuova avventura del prossimo anno.

## E questo è il ricordo di uno dei partecipanti: Era l'alba all'Elba

di **Giorgio Locchi**

Era l'alba all'Elba. La luce che già accendeva l'orizzonte a levante consentiva di vedere chiaramente la scena. La barca era alla deriva!

Nessun nocchiero a governarla. Nessuno sul ponte. Le cime d'ormeggio pendevano dal bordo destro direttamente in mare. Dalla coffa dove mi ero svegliato, non senza difficoltà, contemplavo lo scempio. Faticai a capire perché nonostante il rollio causato dal mare mosso, non fossi caduto sulla coperta. Qualcuno mi aveva legato all'albero. Ma chi poteva averlo fatto? E poi come avevano fatto ad issarmi sin quassù?

Dannazione, non ricordavo nulla. La testa mi doleva non poco e provavo nausea. E gli altri dov'erano? Eravamo salpati su uno sloop dalla costa toscana in otto uomini e un ragazzo. E adesso mi trovo in un veliero legato alla coffa. In aggiunta solo e in balia del mare. Provo a chiamare aiuto. Non riesco. Non sono imballato, posso aprire la bocca. Ma non esce nessun suono. Poi vedo che da poppavia si avvicina rapidamente una grossa nave. Una nave moderna dipinta di nero, una petroliera. Ma è enorme. Incede verso di me, sempre più vicina. Mi sembra di sentirne il

motore, potente ma incostante, quasi avesse una avaria e marciasse irregolare. Ma tu pensa, manca poco che entriamo in collisione e mi preoccupa dei suoi motori. Sono spacciato. Tento disperatamente di liberarmi. Mi agito con tutte le mie forze. Provo a piegarmi sulla schiena e strappare i legacci. Dò una potente capocciata al tetto della cabina, tirando qualche santione. Sono zuppo di sudore, ma vivo! A fianco a me Renato russa come il motore in avaria della petroliera russa Statanika.



**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](http://www.tecnomaticrobots.it)

*Riportiamo, più che la cronaca e i risultati, che potete trovare integralmente sul nostro sito, i punti di vista da "dietro le quinte" di chi ha lavorato (e tanto...) per la buona riuscita di queste manifestazioni.*

## Regata di Primavera 2018,

*l'esordio della stazza FIV*

*di Augusto Abbate - responsabile stazze*



Anno nuovo, giostra nuova. Il 2018 si presenta, nel Luna Park delle Veleggiate targate Fiv, con novità di sostanza nelle regole. La Federazione Italiana Vela aveva promesso per fine 2017 di riordinare il settore degli eventi velici 'minori': le 'veleggiate'. Promessa mantenuta. Il novello regolamento si poggia sull'utilizzo di uno strumento fresco, fresco, che si chiama 'Rating Fiv'. L'ASD dell'Assonautica di Ancona è affiliata alla Federazione Italiana Vela e dunque ha adottato il nuovo comandamento. Con preoccupazione ma anche con tanta voglia di conoscere (come sempre). Ci siamo preparati per tempo. Abbiamo modificato il nostro fare e appreso le modalità di utilizzo dei nuovi strumenti informatici che sostengono la nuova normativa. Abbiamo adottato le nuove direttive Fiv,

sollevandole dalla carta (che finché vivono lì restano solo mera teoria) e facendole diventare vero, acceso, colorito e reale evento sportivo. Abbiamo stilato bando e istruzioni di regata e, nel giorno e nell'ora previsti, abbiamo portato in mare quarantatré barche, dando così concretezza agli enunciati (bellicosi?) della federazione. Ci è piaciuta l'affluenza al botteghino delle iscrizioni che in fondo è il termometro vero che premia o bocchia quanto si fa. Buona e allegra la presenza di regatanti (o veleggianti) probabilmente dovuta anche alla curiosità verso il nuovo sistema di calcolo. Ho notato qualche assenza. Male, perché si sa, gli assenti hanno sempre torto, specie quando valutano il rating proposto non favorevole al proprio orto, a priori. Invece una loro partecipazione offrirebbe più

dati alle considerazioni per valutare correttivi e miglioramenti. Comunque se tali assenze perdureranno ce ne faremo una ragione...

Ricco e affollato come sempre il parterre delle premiazioni, dove lì in mezzo, però è giusto dire, mugugnano alcuni musì lunghi contro il sistema del rating Fiv. Allora è opportuno parlarne un attimo. Per capire e afferrare il senso e le considerazioni che sono alla base del progetto Rating Fiv è sufficiente leggere il volantino che la federazione stessa ha diffuso ad inizio anno e che abbiamo riportato nel nostro sito. Ciò posto facciamo qualche riflessione sulle classifiche prodotte a fine veleggiata. Salta all'occhio che due barche a vele bianche siano ai primi due posti della classifica generale sviluppata con i tempi compensati dal rating in

questione (Nina di Aldo Scaldali e Soffio di Franco Iobbi). "Impossibile e assurdo", si potrebbe affermare ad una analisi frettolosa e superficiale. "C'è qualcosa che non va", verrebbe da aggiungere. "Corretta" mi permetto invece di affermare e provo a spiegarmi. Il primo classificato nella compensata è giunto, con le sue vele bianche, ottavo su 38 barche nella classifica generale stilata coi tempi reali, lasciando dietro di sé, sempre nella reale, ben 12 barche con lo spi. Sarebbe bastato che il terzo classificato in compensata avesse dato in reale poco più di 3 minuti al primo in compensata che le parti si sarebbero invertite. Attenzione, sto parlando di due barche che hanno una differenza di 4,5 mt di lunghezza fuori tutto (una volta e mezza circa la lunghezza della più piccola) e che quella più grande ha corso con lo spi. Tre minuti in più su 6,6 miglia totale di percorso (che se misurassimo pure i bordi delle due boline lieviterebbero di non poco) non mi paiono una enormità...

Ancora: il secondo classificato in compensata ha, negli arrivi in tempo reale, con la sua elica a pale fisse e le sue vele bianche, messo dietro di sé ben sette barche delle quali tre con lo spi e tutte con GPH inferiore...

Ancora: se si scorre bene la classifica facendo attenzione ai delta dei tempi corretti, questi sono l'un l'altro molto vicini (tranne i primi due) e ciò è indice di bontà di rating (che dovrebbe



misurare le qualità degli equipaggi e non delle barche)...

Ancora: in un percorso fatto di sei lati, ciascuno intorno al miglio di lunghezza, l'utilizzo dello spi risulta estremamente tecnico, facendo pesare di molto un'issata imprecisa nei tempi, o un'ammainata approssimativa, o una strambata non prevista ma imposta da altro concorrente. Di converso una condotta di regata a vele bianche, senza macchia, è giusto che porti ad affermazioni eclatanti...

Vorrei in fondo osservare che queste veleggiate, così fatte, servono a stimolare l'avvicinamento al nostro mondo degli equipaggi e delle barche meno 'attrezzate', restando ottimo banco di prova e di allenamento per le altre. Qualche muso lungo an-

che nell'ORC. Tralascio quelli che lo hanno mostrato sostenendo i propri ragionamenti su affermazioni basate sul nulla e sull'ignoranza (nel senso della sconoscenza totale di concetti di base), mentre mi piace segnalare e ringraziare chi ci ha stimolato nel chiedere chiarimenti ai tecnici Fiv/Orc, che ci hanno permesso di conoscere e sapere di più su quel rating (e sul sistema informatico che lo gestisce, anch'esso nuovo) e le chance che in termini di calcolo dei tempi compensati offre, vedi la modalità PCS (Constructed Course). Raccogliamo anche la richiesta di stilare (e così facendo tiriamo vistosamente per la manica della giacca la Fiv e il suo dettato) una classifica in tempo reale di tutto l'insieme dei partecipanti (con stazza FIV e ORC). A fine evento, come sempre, premiazioni finali con l'ASD vestita di nuovo (questo aggettivo in questo articolo è imperante) grazie al comitato appena eletto presieduto da Raffaele Velardocchia che ha portato una ventata di giovinezza in tale ruolo. Raffaele ha ringraziato la graditissima presenza dell'AIL che ancora una volta ha dato lustro ed onore alla nostra veleggiata, premiando il primo arrivato in assoluto, il Gap IV di Giovanni Stecconi. A suo nome ringrazio anche qui, tutto lo staff Assonautica per l'impegno profuso e la disponibilità offerta nel lungo periodo precedente la manifestazione. Ciao ragazzi e buon vento per le prossime regate.



Giovanni Stecconi primo assoluto trofeo AIL e Aldo Scaldali primo stazza FIV

## Regata Conerissimo 2018

del presidente del CdR Gerardo Tricarico

Domenica 10 Giugno 2018 si è svolto, come ogni anno, l'ormai irrinunciabile appuntamento velico dorico dell'anno, organizzato dall'Assonautica di Ancona. Giunta alla sua XXII edizione, non manca, ogni volta, di affascinarci e di farci vivere emozioni forti e contrastanti.

Giornata bellissima, vento giusto e forte corrente, tutto giusto, sì, anzi no, perché la direzione di vento e mare sono in antitesi perfetta con il corretto sviluppo di una partenza di una regata. Ovvio, le preoccupazioni sono molte.

La sicurezza degli equipaggi e l'integrità delle barche sono le due condizioni che necessitano di maggiori attenzioni, le prime molto di più delle seconde, ma si sa, per gli armatori le barche sono molto più che meri oggetti, a volte sono veri e propri membri di famiglia. Infine la regolarità della regata e la corretta esecuzione delle procedure di partenza, di percorso e di arrivo mettono a dura prova il compito degli organizzatori e poi del comitato di regata.

Tre gommoni vengono dislocati in campo e, data la scarsità di "marinai", il compito di muovere le bandiere (segnali) e di richiamare l'attenzione dei regatanti con trombe, controllare la regolarità dei tempi, verificare le condizioni sul campo delle barche,



il controllo del famigerato "ultimo minuto", le riprese video, vengono condivisi da un equipaggio volenteroso, ridotto e molto indaffarato.

Equipaggio che resterà sotto un sole cocente all'ancora, costantemente attento allo svolgersi del percorso, eccetto quando impegnato in operazioni di soccorso a barche di gitanti incautamente intrecciate con una nostra boa di percorso, per 10 ore continue senza permettersi un attimo di distrazione, fino all'arrivo dell'ultima imbarcazione e poi ancora durante il percorso di ritorno in porto, per consentire di avere i tempi della classifica a disposizione dei

concorrenti e degli organizzatori nel più breve tempo possibile. Immagino che molti penseranno che il tutto sia stato abbastanza noioso e stancante; vi allego pertanto le sensazioni di un membro del Comitato che ha partecipato in modo molto attivo a tutte le fasi di questa bellissima manifestazione.

Grazie a Roberta, Donatella, Vincenzo, Fabrizio, Carlo, Paolo, Claudio, Alessandro e Veronica e ringrazio poi tutti i regatanti per aver fatto veramente di tutto per contenere i possibili incidenti in partenza e per aver partecipato.

### ***Pensieri affioranti e affiorati di Roberta C.***

*Il Mamo si allontana dal porto turistico e si lascia Marina Dorica a poppa, mentre la prua fende la massa grigio-azzurra del mare...*

*Certo la sensazione non è come quella che regala la vela, il senso di natura che si insinua nelle narici, tra le dita, sulla pelle.*

*Però... il mare è magico e offre comunque sensazioni uniche e reazioni ancestrali in chi lo ama, il vento che si produce mentre l'imbarcazione giuria va per posizionarsi sulle coordinate scelte per collocare le boe, si insinua lieve e impertinente tra i capelli*



che sfuggono agli umani intrecci.  
E di questi doni l'umanità gioisce,  
purchè sia del genere attento ai segnali del creato, quei segnali così spesso scambiati per scontati eventi.  
Mi trovo parte di un equipaggio organizzato, composto, conscio di muoversi solo se necessario, senza atti inutili.

Tutto è compreso tra sapere di essere utili e capire di non eccedere.

Scambi di idee, parole, sorrisi, panini e acqua dissetante.

E su tutto il mare, re indiscusso, amato, rispettato e temuto.

Il mare che accoglie e che completa questa nostra umana sembianza.



### E questa è la nuda cronaca della giornata (dalla redazione):

Secondo test della stazza FIV, questa volta più in grande. Ormai quasi tutte le barche non-ORC sono già staziate, il lavoro della nostra segreteria è stato intenso e le spiegazioni sul sistema ormai non servono più. La regina delle nostre regate, e la più lunga ad Ancona, parte con 63 barche iscritte, delle quali 10 in ORC e

53 in Libera-stazza FIV. Tutte arrivate, tranne sei, nonostante il percorso di 15,45 miglia ed il vento leggero, diventato leggerissimo alla fine. Primo a tagliare la linea è Kiwi, il maxi Southern Wind 78 di Mario Pesaresi, AYC, che conclude in 2h 40' 06". Cosa da notare è che Kiwi è primo anche in tempo compensato secondo la stazza libera-FIV. Primo in ORC è invece Magnum, il Farr 30 di Alex

Magnani (3h 19' 16"). Altra cosa per noi importante è che 24 barche provenivano da fuori, da Civitanova a Rimini, e tra queste la maggioranza della flotta ORC. Insomma, il Conerissimo "prende" e cresce. Le bellissime foto di Veronica Benigni, con tutte le classifiche, come sempre nel nostro sito [www.assonautica.an.it](http://www.assonautica.an.it)

## Ed ora i prossimi appuntamenti:



**Regata del Conero**  
30 settembre 2018

Siamo alla 19<sup>a</sup> edizione di questa regata che festeggia, fin dall'anno 2000, il "compleanno" di Marina Dorica. Due novità, questa volta: la data, posticipata alla fine di settembre per dare la possibilità alle barche che da sud si spostano verso Trieste per la 50<sup>a</sup> Barcolana (14 ottobre) di sostare ad Ancona e partecipare alla

regata. E una seconda, molto interessante: premi ad estrazione davvero importanti (il primo, un'auto), grazie agli sponsor. Per noi di Assonautica (firmatari di turno del bando di regata) si tratta anche di confermare una posizione consolidata negli anni: quella del Circolo più affezionato a questa regata, dove abbiamo una sequenza di primi posti sia come numero di barche iscritte che come punteggi di gara. Contiamo sui nostri soci, tutti alla linea di partenza! Il bando su [www.assonautica.an.it](http://www.assonautica.an.it) e su [www.regatadelconero.com](http://www.regatadelconero.com)

### Il Campionato Invernale Ancona

Una vera novità per la vela anconetana: i Circoli dorici si sono accordati per fare un bel campionato insieme. Cinque regate, dal 21 ottobre al 16

dicembre, saranno valide per il primo "Campionato Invernale di Ancona". Non cambierà nulla per i singoli eventi (per esempio il primo, il 21 ottobre, sarà la nostra Regata di Autunno, così come l'ultimo, il 16 dicembre, sarà la nostra tradizionale Regata di Natale) ma ogni prova, disputata con le consuete regole e da quest'anno con la stazza FIV o in ORC, darà un punteggio che, cumulato, porterà ai risultati finali del Campionato. Rimane comunque possibile partecipare ai singoli eventi, come sempre, senza concorrere alla classifica del Campionato, oppure scartare una prova meno favorevole o alla quale non si è potuto partecipare. Il calendario degli eventi è sul nostro sito alla pagina [https://www.assonautica.an.it/regate/2018/calendario\\_regate\\_2018.htm?v=28](https://www.assonautica.an.it/regate/2018/calendario_regate_2018.htm?v=28)

## I nostri soci in regata: *Uka Uka Ya Man di Gianni Giombi*

Gianni Giombi (per noi "Giannetto") ha sempre avuto in mente la regata senza compromessi e giustamente, da qualche anno, ha lasciato perdere le barche crociera-regata ed ha scelto un monotipo. Il suo è un Platu 25 (ex Beneteau 25), progetto Farr, riconosciuto dalla FIV come monotipo e molto diffuso in Italia. E' sempre presente alle nostre manifestazioni, stazzato ORC, e sempre nei primi posti (nel 2015 ha vinto il Trofeo Presidenza Assonautica per il punteggio cumulativo di tutta la stagione).

Ma dallo scorso anno Giannetto ha fatto un passo avanti, entrando nel panorama nazionale. Il primo passo in questi casi, dopo la barca, è l'equipaggio, che deve essere stabile e motivato. Ed ecco l'equipaggio: Gianni Giombi, armatore e randista; Carlo Moretti, timoniere; Jarin Muscoloni, prodiere; Gabriele Gobbi, tailer; Diego Spinaci, tailer (tutti nella foto). Come si vede Giannetto non solo ha ceduto il timone, ma dice anche che il "comandante" non è lui, ma Gobbi (che si occupa di tecnica e logistica). Così, evidentemente, "funziona". E infatti i risultati ci sono. A Senigallia, per il Campionato Primavera dell'Adriatico Platu 25 (aprile-mag-



*Uka in regata*

gio 2018) si sono viste scintille: secondo nella prima giornata (per aver toccato una boa) e tutte le prove vinte nella seconda. Risultato: primi assoluti.

Al Campionato Italiano Platu 25 (Livorno 4-8 luglio 2018) decimi assoluti, e quinti dei Corinthians. Niente male, per un equipaggio esordiente a confronto dei migliori a livello nazionale.

Nel frattempo, a dimostrazione della vivacità di questa Classe, si è appena concluso il campionato del mondo Platu a Riga, in Lettonia, con la vittoria incontrastata di Euz, barca italiana già campione italiano con i fratelli Montefusco a bordo, ma anche con Paolo Bucciarelli, tesserato della nostra ASD.

Ora Uka punta alla Coppa Italia Platu 25 a Marina di Pisa, il 17-23 settembre. E poi non mancherà l'appuntamento di casa nostra, la Regata del Conero del 30 settembre e non crediamo che vorrà perdere le cinque regate del nuovo Campionato Invernale di Ancona...

Un autunno intenso quello di Giannetto e dei suoi, per il quale ha tutto il nostro tifo e sostegno. Buon vento, Giannetto e Uka!



*L'equipaggio*



**TENDE**<sup>®</sup>  
*Tendenze*  
 in & outdoor living

VIVI LA NOSTRA  
 ESTATE



**Corradi**  
 OUTDOOR LIVING SPACE



via A. Grandi 49A - Ancona  
 Tel. 071 894089 - [www.tendetendenze.it](http://www.tendetendenze.it)



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](http://WWW.CONERONAUTICA.IT)



**Accessori e articoli per la pesca**

Soci Assonautica **Sconto 15%**

## Vocabolario nautico di Edoardo Carletti ("Edo")

raccolto da Gianfranco Iacobone

Edoardo è socio dell'Assonautica, velista (ha una barca "normale") e ancora pescatore. Di famiglia marinara, da ragazzo usciva a pesca (a vela) con il "barchetto" di famiglia, del quale vi mostriamo una foto storica. Poi ha lavorato sempre come ormeggiatore del porto, lavoro ora passato a suo figlio, di diritto soprannominato "Greghetto", visto che "I'Grego" è lui, da quando è morto suo padre. Sulle origini del soprannome c'è una bella storia, poco conosciuta, che lui ci ha voluto raccontare. Eccola. All'inizio del secolo scorso il nonno di Edo, come molti anconetani, lavorava come marittimo e la sua nave fece scalo in un porto greco. Andando in franchigia per osterie portuali, come si usava, fu coinvolto in una rissa dove prese le difese di una donna, tirando fuori il coltello che tutti all'epoca avevano in tasca. L'assalitore rimase ferito, e il nonno di Edo fu "trattenuto" per sei mesi in Grecia, per cui al ritorno tra i portuali divenne "I' grego".

Queste che seguono (nella dizione originale) sono le cose che ci ha detto, ma molte altre ce ne potrebbe raccontare. Nota a tutti è stata la sua partecipazione, tre anni fa, al ciclo di

meteorologia di Melappioni e Zuccaro, dove ha portato l'esperienza dei vecchi marinai nella previsione del tempo. Partecipa come istruttore alle serate di "Andare per mare", insegnando nodi e impiombature.

**Barchetto:** imbarcazione in legno zavorrata, da lavoro, con due alberi (la mezzana a poppa, il più basso, il trinchetto, a prua), dimensioni 10-11m x 3-3,5, dislocamento 8-10 tonnellate. Il Trabaccolo è la versione più grande.

**Babèla:** grossa barca larga e piatta ad un solo albero, di 14-15 metri, per il trasporto di materiali (ghiaia, sabbia a Palombina e Marina, pietre al Conero). I "barellanti" portavano il materiale su una lettiga a due stanghe.

**Braciera (Brazzera in Dalmazia, dall'isola di Brac):** barca da pesca ad un albero, simile al barchetto.

**Proa:** prora.

**Poppa:** poppa.

**Pennone di riva e pennone basso:** per il governo della vela al terzo (la vela latina ha solo il pennone in alto, e una piccola parte è a proravia dell'albero per cui al cambio di mure la vela può essere portata sottovento,



Edo

al contrario della vela al terzo, trapezoidale, che sta sempre a sinistra dell'albero).

**Stanga:** bompresso, lungo anche 4-5m, si infilava in un grosso occhio metallico a prua e poi arretrato fino ad un occhio simile sul bittone a metà tra prua e albero di trinchetto, per cui sporgeva circa 3 metri.

**Ghindaccio:** drizza parancata.

**Barile:** campana di legno del verricello orizzontale che veniva montato a lato del bittone di prua.

**Risa:** punto di attacco del bozzello a



Barchetto di Edo

un terzo del pennone, per rizzarlo.  
Ginocchio: zona laterale dello scafo per alloggiare la zavorra (“saorna”); (“salmoni” di 30 kg di cemento con manici).  
Il timone era sospeso, con pescaggio di 2m oltre la chiglia, si alava con un paranco, pesava tre quintali.

Le vele: al terzo, di cotone a “sferzi” con cimosa. Di lino solo i ricchi. Peso della mezzana: 100kg asciutta. Terzaroli: tre mani (“file”). La terza mano (“concerò”) era per i casi disperati. Ogni mano 40 mataffioni, che venivano legati non sotto il pennone basso, ma sopra, dato che la vela non era inferita al pennone. Per la presa di terzaroli si calava il pennone in coperta, con scotta cazzata a ferro, si riduceva e poi si reissava.

Burina: la bolina. Si riusciva a risalire il vento, cazzando al centro le vele, anche a 60-70 gradi. Edo dice che dalla bocca del porto, per arrivare in fondo, con la brezza di scirocco potevano volerci anche 3-4 bordi dove oggi una barca può farlo in unica bordata.

Vele di prua: grande (polaccone) e piccola (floche - *fiocco*). Tra i due alberi la Pola(c)china, chiamata impropriamente Carbonera (*la vera carbonera la portavano tra i due alberi i battelli a vapore, e il nome era dovuto al colore che prendeva a causa del fumo\**).

Posizione delle vele al terzo: sempre a sinistra dell’albero (per cui andatura “alla buona”, mure a dritta, e “all’ardosso” se vento mure a sinistra, meno efficace). La vela latina può invece cambiare lato.

Le cime: erano di canapa.  
Cima “imbaronata”: avvolta con sagolino per protezione.  
Grasso: sego (nobile) o qualunque altro, in vasi.  
Duchie: duglie di una cima.

Scafo: quercia per opera viva; larice per opera morta; dritto di prora; corbe = ordinate; colomba = chiglia; cordò de boca: cinge la barca a livello della coperta, appoggiato sui bagli – è strutturale, a differenza del bottazzo che è una protezione sovrapposta. La posa (“cantiere”) della barca partiva dal trave di chiglia, poi dritti di proa e puppa, poi le corbe, poi “centinelle” provvisorie, torelli accanto alla chiglia e alla fine il fasciame, chiuso dal cordò de boca.

C’erano artigiani nel porto vecchio che facevano una lancia di 4 metri (a chiglia, non a batana, considerata una barca di classe bassa) in un mese, tagliando tutti i legni a mano.

Gironi: i remi (lungi sei metri). Quattro, ma in genere ne usavano due. Si remava in piedi, con un remo solo.

Forcola: lo scalmò.

Scia e voga: la tecnica di remata. Oppure remare “a parà” cioè puntandolo sul fondo, vicino a riva.

Si andava a pesca ad inizio notte lungo costa, verso nord (Palombella e Falconara) per prendere poi le prime brezze di terra davanti alla valle dell’Esino. Al largo fino a 3-4 miglia, non oltre. Trainavano a vela, ciascuna barca da sola, con reti sul fondo

affondate da piombi, per le “sfoje” (sogliole), anche di grossa pezzatura. In casi eccezionali, dopo la guerra, se ne prendevano anche 40 kg in una notte, ma di regola molto meno. Rientravano all’alba, anche se tirare lungo voleva dire poi la bonaccia dell’alba, e quindi il rientro a remi.

Ciarnire: fare la cernita del pesce in coperta. Ma attenti alle “pote”, pizzicano! Cosa sono? I cittadini le chiamano meduse... Il pesce di notte brillava sul ponte, quando il mare era “in ardore”, perché era cosparso di microorganismi luminescenti.

L’unica luce a bordo, quando c’era, era un lume ad olio o a petrolio, più economico; questo anneriva subito il vetro, che andava continuamente pulito.

*\* Restando nella parentesi sui “vapori”, che costituiscono anche loro tanta parte della storia nautica anconetana, Edo racconta che dopo l’ultima guerra erano molto diffusi i “Liberty”, le navi americane che erano state prodotte in grande serie per lo sforzo logistico della guerra. Erano dei mercantili, che furono dismessi a fine guerra ed acquistati in gran numero dai privati. Erano dotati, come altre navi dell’epoca e dell’ultimo periodo delle navi a vela, della “caldarina” a vapore, che attraverso tubazioni di vapore a pressione muoveva tutti i verricelli di coperta (come un moderno sistema idraulico). Questo aveva permesso di ridurre il personale sulle ultime navi a vela, facendo in modo che potessero continuare ad essere competitive. Insomma, una motorizzazione parziale.*

Informiamo che, in applicazione del Regolamento UE n. 679/2016, Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati (GDPR), Assonautica Ancona tratterà i dati forniti dai soci (e dai non soci partecipanti alle iniziative) esclusivamente per le attività istituzionali e funzionali ai servizi da erogare. Non vi sarà cessione dei dati a terzi (se non per i casi previsti dalla legge), e gli stessi saranno custoditi in conformità con le norme di sicurezza previste dal Regolamento. Il presente periodico pubblica nomi e foto solo inerenti alle iniziative sociali, e/o pubbliche. Le stesse garanzie vengono applicate ai media elettronici di Assonautica Ancona (sito internet e pagina facebook). Per questi ultimi è possibile chiedere la rimozione di dati o foto da parte del diretto interessato.

## **Marina Dorica bandiera blu**

Ancora una volta il nostro Marina ha avuto questo importante riconoscimento di eccellenza ambientale e di qualità dei servizi. Questo, insieme alle altre sedici Bandiere Blu guadagnate dalle località marchigiane, mette la nostra Regione ai vertici nazionali per l'ambiente marino. Il riconoscimento non è cosa scontata, perché la procedura di assegnazione è molto rigorosa, ed avviene secondo procedure piuttosto stringenti, che seguono il protocollo Uni-En Iso 9001-2008. Le località vengono prima selezionate da una giuria internazionale e poi da una nazionale, fase in cui con la Fee collaborano numerosi enti, dal ministero dell'Ambiente a quello della Cultura e del turismo, passando per il Comando generale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, l'Ispra, il Laboratorio di oceanologia ed ecologia marina dell'università della Tuscia, il Consiglio nazionale dei chimici e l'Anci.



## **Il nostro presidente Paolo Manarini confermato assessore**

Con delibera del 6 luglio scorso il nostro presidente Ing. Paolo Manarini è stato confermato assessore nella Giunta del secondo mandato del Sindaco di Ancona Valeria Mancinelli. Alla delega ai Lavori Pubblici del primo mandato si affiancano centro storico e frana. Incarichi della massima importanza, anche in vista della grande opera che ci riguarda, sul Lungomare Nord. Molto lavoro quindi, per Paolo, e i nostri migliori auguri!



## **Serata sul nuovo Codice della Nautica**

Lo scorso 22 giugno si è tenuta presso la nostra sede una serata destinata ad illustrare ai diportisti il nuovo Codice della Nautica. Voluta della Guardia Costiera di Ancona ed organizzata da Marina Dorica, la serata è stata condotta dal Comandante Semeraro che ha parlato ad un pubblico molto folto ed interessato. La legge, emanata nel settembre 2017, modifica in più punti la legge base del 2005. Tra le tante cose, rileviamo l'inasprimento delle sanzioni per la conduzione di imbarcazioni sotto effetto di alcolici e stupefacenti, la regolamentazione delle Scuole Nautiche e delle figure professionali di istruttore di vela e di mediatore marittimo, l'istituzione di campi boe per l'ormeggio in aree protette e di porti a secco per i natanti, la ridefinizione della riserva di posti per il transito nei Marina e molte altre cose, non tutte a dire il vero nella direzione della semplificazione. Nella successiva discussione però è emersa una nota positiva: il traino gratuito (non professionale) di una imbarcazione in avaria, per brevi tratti, non è vietato (come credevamo) ma sottoposto al rispetto delle norme di sicurezza e nei casi gravi a notifica all'Autorità Marittima.



## **Controlli sempre più rigorosi in Croazia**

I racconti di fine stagione dei nostri soci confermano che le procedure di entrata ed uscita in Croazia sono sempre più formali e le sanzioni sono in agguato. Siamo arrivati alla web-cam in alcune baie (Porto Pantera, ma forse altre) per rilevare chi all'arrivo compie una sosta di riposo, magari breve, prima di espletare le pratiche, o sosta la notte prima della traversata di ritorno, per evitare una notturna con tempo instabile. L'apparecchio AIS che molti diportisti hanno a bordo, se acceso, viene utilizzato anch'esso come "prova di reato". In una crociera di pochi giorni, metà del tempo ruota intorno a queste pratiche, che condizionano anche l'itinerario. Nessuna traccia invece di controlli sul documento IVA sull'acquisto dell'imbarcazione, che aveva preoccupato i nostri diportisti tre anni fa, e sul documento di polizia di uscita dal porto italiano, che invece ci sta rendendo più gravosa la vita dallo scorso anno. Documenti prima richiesti, secondo discrezionalità casuali, e poi accantonati. A memoria dei diportisti più "maturi" nemmeno la Jugoslavia di Tito era così asfissian-

te. Tutto questo, insieme agli orari imprevedibili degli uffici di frontiera croati, ai costi sempre più elevati per ormeggi e servizi, e ai modi non sempre cortesi, sta facendo dubitare molti diportisti sulla opportunità di continuare a scegliere la Croazia per le proprie crociere. Non a caso molti stanno riscoprendo le nostre coste, e cogliamo l'occasione per anticipare che l'Assonautica dell'Adriatico sta trattando una convenzione con i porti del Gargano e Tremi, area che non ha nulla da invidiare alle coste dalmate (nella foto, il faro di Punta Bianche - Veli Rat).



### Colonnine a consumo già in prova

Le nuove colonnine a contabilizzazione di consumo, già installate in tutto il porto, sono in funzione a titolo sperimentale sul nostro pontile W4, e lo saranno su tutti a partire dal prossimo 8 ottobre; dopo tale data gli erogatori funzioneranno solo con le apposite chiavi elettroniche, che debbono essere ritirate presso il Circolo di appartenenza. Per ora l'erogazione di acqua e corrente è gratuita (e lo sarà, come in tutto il porto, fino al 31 dicembre) ma il sistema funziona solo con l'uso delle "chiavette", che stanno creando un po' di lamentele. Ogni novità è sempre fonte di disagi iniziali, ma stavolta vale la pena di perderci un po' di tempo. Si ridurranno gli sprechi e ognuno pagherà solo quello che consuma: due cose positive. Si dovrà prelevare solo dalla presa elettrica e dal rubinetto che ci sono stati assegnati (come da schemi che sono stati mandati a tutti). E pazienza se dovremo fare qualche metro in più, ma così ognuno ha il suo punto di prelievo, e non ci sono più cavi e tubi che attraversano il pontile.



### Salone di Genova il 22 settembre

Il Salone Nautico di Genova è da sempre il nostro punto di aggregazione nautico, il posto dove gli appassionati del mare si incontrano. Lo abbiamo sostenuto, con il nostro pullman sempre presente da vent'anni (a volte due pullman), anche quando il vento della crisi faceva sembrare il Salone sul punto di chiudere. Ancora di più lo vogliamo sostenere ora, perché è tutta la città di Genova che ha bisogno di un segno di vicinanza. Anche quelli che non sono interessati al Salone, o le famiglie al seguito, tutti potranno godere di due poli eccezionali: il Museo del Mare Galata e l'Acquario, entrambi in pieno porto storico e a due passi dai "caruggi". Stavolta non mancate, il pullman parte sabato 22 settembre (da mattina a sera). Info sul nostro sito [www.assonautica.an.it](http://www.assonautica.an.it)



### Prorogata la licenza di pesca amatoriale

La FIPSAS ci informa che il Ministero competente ha prorogato la licenza gratuita di pesca amatoriale in mare da terra o da natante, che scadeva il 30 giugno scorso, fino al 31 dicembre 2018. Basta quindi avere a bordo la licenza attuale, per eventuali controlli.



L'Assemblea ordinaria dei Soci di Assonautica di Ancona è convocata presso la nostra sede il **giorno 30 novembre** alle ore 16 in prima convocazione e **alle ore 17 in seconda convocazione** per deliberare su "piano attività 2019" e "quota associativa e bilancio preventivo 2019" e per procedere alle elezioni del Presidente e di tutti gli organi statutari per il triennio 2019-2021. Tutti i soci sono convocati. Maggiori dettagli saranno comunicati via mail con la convocazione ufficiale.

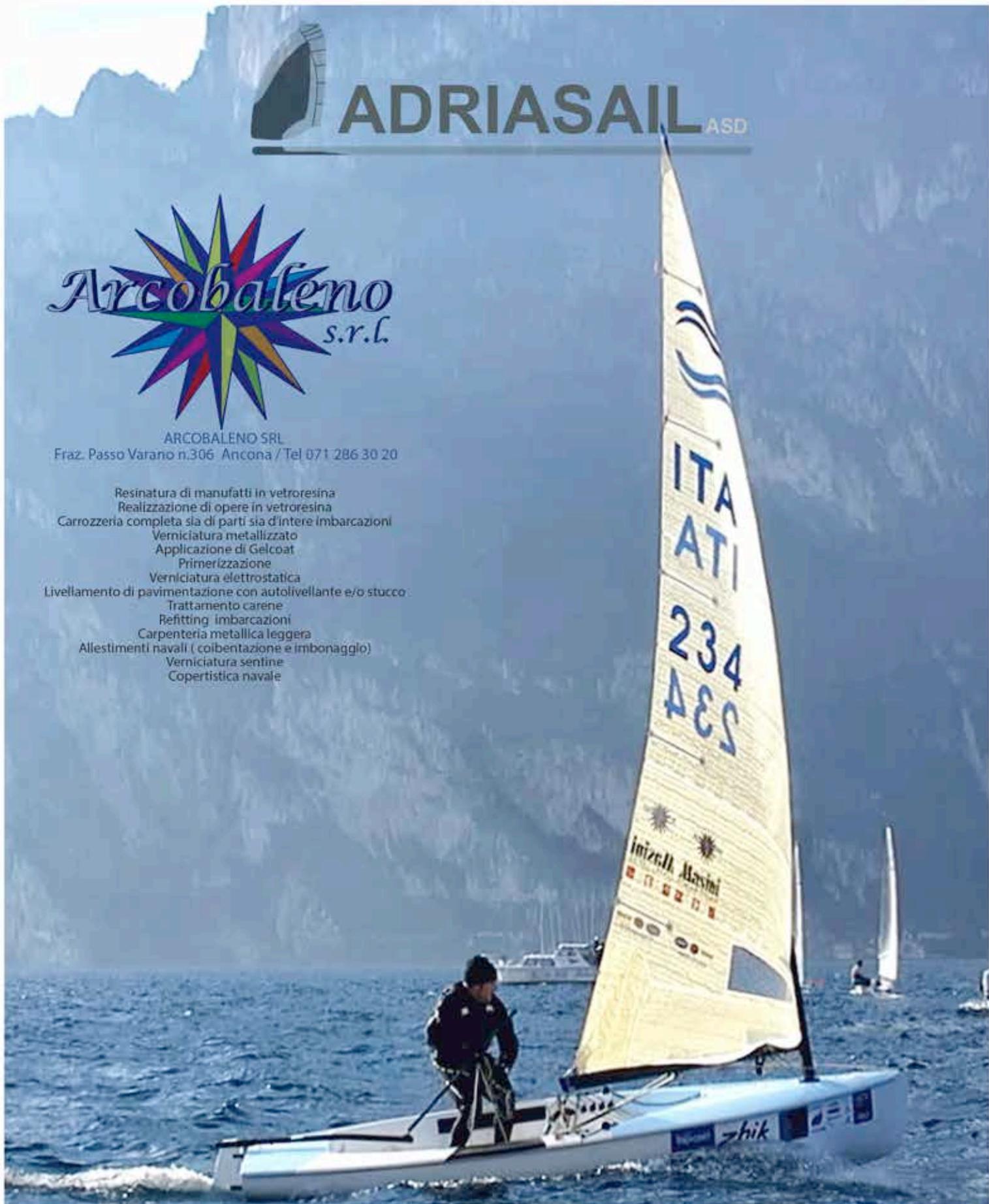


# ADRIASAIL ASD



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

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



## Masini

CENTRO OTTICO



### Casalinghi ed elettrodomestici

rappresentanza Tommaso Ronconi

FACKELMANN



Saturnia  
PUBBLICITÀ E MARKETING

