



# ASSONAUTICA

## Ancona

Anno 5, n. 15 - Dicembre 2018

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



**Cariche Sociali**

**Mari lontani: Galapagos**

**Burrasche**

**Assicurare la barca**

**Mansini**  
CENTRO OTTICO

Optometri 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.



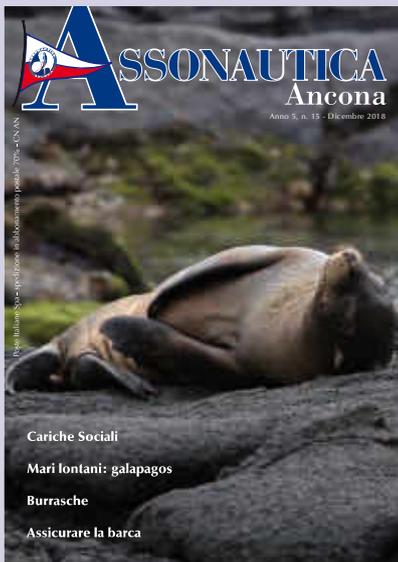
**ANCONA | JESI | OSIMO**

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

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

## Sommario

- 3 Editoriale
- 4 Le nuove cariche sociali
- 5 Serate di mare
- 6 I nostri social
- 7 La nautica a Genova
- 8 Nautica da diporto: "Il Fattore Umano"
- 11 Tommaso Ronconi con il Finn
- 12 Regata di Autunno
- 14 Galapagos, le isole incantate
- 18 Assicurare la barca
- 20 Compagni di merende e di burrasche
- 22 Notizie in breve



Leone Marino - Isola Fernandina, Galapagos

## Assonautica Ancona

già Newsletter Assonautica Ancona  
anno 21 n. 63

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, Dicembre 2018

Stampato in 800 copie

Publicato online sul sito

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

Cari amici,

"rieccomi"... l'assemblea del 30 novembre 2018 ha rinnovato le cariche secondo il nuovo statuto e sono di nuovo il vostro presidente per il prossimo mandato!

Ringrazio tutti i soci presenti all'assemblea per la loro attestazione di fiducia che cercherò di onorare come credo di aver fatto nei miei precedenti due mandati; ringrazio anche i consiglieri uscenti Gianni Bregallini, Teresa Dolcini, Paolo Galassi, Elena Lume e Roberto Menghini per il loro lavoro prestato alla nostra associazione, ma soprattutto per il contributo intellettuale offerto in tutti i consigli e in tutte le occasioni che ci hanno visto affrontare problemi e questioni non sempre facili, aiutandomi molto ad espletare il mio incarico di presidente. Sono peraltro sicuro che, anche se non saranno presenti nel consiglio appena eletto, ci saranno ugualmente vicini e se necessario anche di aiuto sulla strada che abbiamo davanti.

Le attività che porteremo avanti saranno certamente quelle consolidate, ricomprese nelle finalità previste dallo statuto, ma mi aspetto anche che il nuovo Consiglio sappia proporre e lavorare su iniziative che possano coinvolgere ancora di più i nostri soci al fine di creare un clima che favorisca soprattutto l'amicizia.

Abbiamo una bella sede, accogliente, flessibile a tutte le iniziative, con un terrazzo bellissimo, bisogna che ce la godiamo un po' di più anche per fare due chiacchiere sorseggiando magari un aperitivo, godendoci la vista delle nostre barche e del duomo di San Ciriaco che ci sta di fronte; e perché no organizzandoci qualche cenetta, perché altrimenti la cucinetta che abbiamo in dotazione si sente un po' trascurata.

Le iniziative consuete che mettiamo in campo sono sempre di notevole richiamo ma credo che il nuovo consiglio debba fare qualcosa di più, perché gli strumenti ci sono e quindi occorre solo lavorare con impegno per crearne delle nuove che possano ancora di più coinvolgere soci con la barca e senza barca

Credo, come vi ho riferito nel precedente editoriale, che il nostro porto abbia ormai basi solide per proiettarsi a livelli alti per i prossimi anni come molti hanno potuto constatare e ascoltare nell'incontro al ridotto delle Muse "Ancona a Vele Spiegate".

Ricordiamoci che questo porto è nato grazie proprio al fatto che l'unione fa la forza, la forza e la passione di ogni diportista e dei circoli; ed è la forza e la passione che ci hanno fatto superare anche il periodo di crisi della nautica.

Quindi il nostro impegno sarà quello di portare nel Consorzio Vanvitelli e in Marina Dorica l'efficacia e l'efficienza di gestione, lo spirito sportivo, l'attenzione per avere un porto "green", servizi collettivi funzionanti, l'avvio dei giovani, e non solo i giovani, alle discipline nautiche, iniziative che diano vitalità e rappresentatività al porto, manifestazioni sportive di livello, in sostanza la sua valorizzazione; tutto questo rafforzando il senso di comunità di cittadini anconetani, con la forza e la passione che ci provengono dai nostri soci e da tutti i diportisti.

*Paolo Manarini, Presidente*

# Le nuove cariche sociali

L'Assemblea Ordinaria dello scorso 30 novembre ha eletto i nuovi organi statuari per il triennio 2019-2021. Diamo un conciso profilo degli eletti.

Cominciamo dal **Presidente**: riconfermato con il pieno dei voti Paolo Manarini, al terzo mandato, che sarà anche l'ultimo, secondo lo statuto. Il nostro "Ing." è stato anche Ingegnere Capo della Provincia di Ancona ed ora Assessore delle due giunte Mancinelli al Comune di Ancona (lavori pubblici, patrimonio e centro storico), sia l'attuale che quella trascorsa. Ha rivestito nel nostro Marina importanti incarichi, come presidente del Consorzio Vanvitelli e vice presidente e consigliere di Marina Dorica.

I **consiglieri** eletti (sono scesi da 11 a 9, con il nuovo statuto) sono:

Aldo Scandali, già consigliere dal 2009 e responsabile della scuola vela e degli ormeggi; rappresentante presso il Consorzio Vanvitelli.

Gianfranco Iacobone, già presidente

per quattro mandati tra il 2001 e il 2012 e presidente del Consorzio Vanvitelli dal 2006 al 2011 e consigliere di Marina Dorica dal 2003 al 2011.

Augusto Abbate, già consigliere, presidente della nostra ASD dal 2012 al 2017 e dal 2016 responsabile dei corsi patente.

Claudio Mercurio, già fondatore e presidente del CIMA sub

Antonietta Masturzo, consigliera nello scorso triennio e segretaria del Consiglio.

Leonardo Gentili, istruttore vela patenti nautiche

Oscar Graziosi, consigliere dal 2009 e rappresentante presso il Consorzio Vanvitelli.

Velardocchia, presidente della ASD Assonautica dal marzo 2018

Antonio Flotta, consigliere dal 2006, vice presidente 2015-2018

Sono stati eletti alla carica di **Revisori** del conti:

Roberto Cecchi, già revisore (è primo degli eletti e quindi

presidente) Danilo Bartozzi, dottore commercialista, socio.

Vittorio Cori, già revisore.

I **Probiviri** nominati sono:

Massimo Candelari, già proboviro (è primo degli eletti e quindi presidente).

Sergio Gradara, già proboviro.

Evildo Polidori, già presidente del Collegio dei revisori per cinque mandati.

I primi dei non eletti, e quindi supplenti per le corrispondenti cariche, sono: Paolo Anibaldi e Roberto Menghini per il Consiglio, Mauro Mancini per i Revisori e Piegiorgio Sciaratta per i Probiviri.

Un particolare ringraziamento va ai Consiglieri che, dopo aver servito l'Associazione, non si sono ricandidati. Teresa Dolcini, Elena Lume, Paolo Galassi e Gianni Bregallini. Siamo certi che continueranno a dare il loro contributo di esperienza e di lavoro, anche da soci.



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



# Serate di mare

di Gianfranco Iacobone

Abbiamo concluso le cinque serate di **"Andare per mare"**, e nella foto vedete i partecipanti (avevamo detto non più di venti, ma poi gli iscritti erano oltre trenta...) che nell'ultima sera si sono cimentati con Edo Carletti a fare impiombature e nodi. Da dove cominciare il resoconto? Abbiamo imparato tutti qualcosa, credo, mettendo in comune le esperienze sul mare e le cose lette o sentite. Soprattutto, come nelle intenzioni di questa iniziativa, abbiamo parlato di sicurezza: come preparare, attrezzare e mantenere la barca, come affrontare le difficoltà, come prendere il mare quando la situazione si fa difficile. Mantenendo sempre la calma, se siamo padroni della situazione e fiduciosi della nostra barca. Avremmo potuto continuare a chiacchierare per la sesta, la settima e chissà ancora quante serate. Gli argomenti non finiscono mai, e poi

ci sono stati i "compiti a casa" sugli articoli che di sera in sera abbiamo mandato ai partecipanti, sugli argomenti discussi. Però la formula era cinque serate, e così ci siamo aggiornati al prossimo autunno, ma con nuovi partecipanti; per chi ha già partecipato riserveremo magari solo qualche posto. La cosa che ci fa piacere è che hanno partecipato anche molti diportisti di altri Circoli: questo Marina deve essere unito, senza muri!

La stessa cosa si può dire delle serate di **"Sabato in Assonautica"**, che sono riprese il 10 novembre. Anche qui, il folto pubblico non solo è di tutti i Circoli, ma anche esterno all'ambiente di Marina Dorica. Si parla sempre di qualcosa che ha a che fare col mare: ha aperto Eros Brasini con una splendida carrellata di foto dalle Galapagos (trovate il suo articolo riassuntivo a pag. 14); poi Mauro Fiorentini,

archeologo, ci ha parlato delle misteriose incisioni rupestri del Conero e di altri aspetti storici del nostro monte, con la partecipazione degli amici del CAI Ancona che del Conero sanno tutto. Una serata molto specializzata ed utile è stata dedicata alle assicurazioni delle barche, con Andrea Giorgetti, e trovate il riassunto a pag. 18. Il ciclo autunnale si è concluso con Gianni e Marina Testa che sono stati nostri ospiti per la terza volta, facendoci partecipare al loro giro del mondo su Eutikia; questa volta il giro è concluso e ci hanno presentato i bellissimi filmati dell'Australia, con la barriera corallina, e della traversata del nord-Atlantico, e il loro libro.

Il ciclo riprenderà con sette serate, a gennaio e fino alla fine di febbraio. Dopo, tutti in barca!



Foto dell'ultima serata

# I nostri social

C'è chi non può più farne a meno, chi li usa ma allo stesso tempo li detesta, e chi non li considera proprio. Eppure i "social", tutti quei veicoli di informazione che riempiono i nostri telefonini e a volte il nostro tempo, non sono né buoni né cattivi, né utili né inutili: dipende dall'uso che se ne fa.

Per una associazione come la nostra (anzi, due: abbiamo anche l'ASD con la sua intensa attività sportiva) ormai è indispensabile esserci, in questo mondo, se vuole comunicare quello che fa, avere adesioni alle sue iniziative e informare sulle cose utili che bisogna sapere.

Quindi eccoci, è ora di dirlo ai soci che non lo sanno: da tempo ormai abbiamo una pagina **facebook** (si chiama Assonautica Ancona, username *assonauticancona*) e se volete ricevere sulla vostra pagina le novità dovete andare su Assonautica

e mettere "mi piace" e "segui" cliccando l'apposito pulsante. Abbiamo già 330 persone che ci seguono, ma puntiamo ad averne molte di più. Se già ci seguite, condividete le nostre iniziative ai vostri amici ed invitateli ad andare sulla pagina, l'effetto moltiplicatore può essere molto grande. Potremmo avere "moltiplicatori" a pagamento, ma preferiamo che siate voi i nostri moltiplicatori, piuttosto che i vostri soldi.

Stessa cosa se andate su **twitter**: cercate Assonautica Ancona, e mettete "segui". Vedrete i comunicati delle nostre iniziative, e potrete anche commentare e rispondere e... condividere, anche qui.

Ultimo nato, **whatsapp** sul cellulare di servizio della segreteria. Usatelo con moderazione (invio di documenti, comunicazioni urgenti ecc), perché la nostra Carla ha già

molto da fare. In caso di necessità rompere il vetro, come si dice...

Non dimenticate però che il pilastro dei nostri "social" rimane il **sito** ([www.assonautica.an.it](http://www.assonautica.an.it)): quella è la bacheca virtuale ed ufficiale, sempre aggiornata all'ultimo evento, e con un'area riservata ai soci per le cose più importanti. Lì troverete anche, sul lato destro della home page, i link per entrare nelle nostre pagine facebook e twitter senza sbagliare.



# La nautica a Genova

di Marco Paccapeli



Erano anni che mancavo dal Salone ed ero perplesso anche stavolta ad andarci; tuttavia ho sentito che dovevo andare, con il pullman organizzato come ogni anno dalla nostra Assonautica, anche per sostenere indirettamente la città ferita dalle ben note vicende. L'accesso alla zona fiera è stato agevole, non ci siamo nemmeno accorti di quanto accaduto.

Al Salone quest'anno erano presenti molti più espositori rispetto agli ultimi anni e questo non può che essere un buon segno per la nautica italiana. Da amatore della vela mi son diretto subito verso i pontili a lei dedicata per poter vedere cosa

veniva proposto di innovativo.

Tutti i produttori hanno portato barche oltre i 30 piedi con tendenza progettuale orientata a proporre all'armatore dei pozzetti molto ampi e comode dinette. L'abitabilità delle barche è stata aumentata inserendo spesso grandi bagni ricavati anche in barche "piccole". Nella parte illuminazione, sia interna che di navigazione, ormai non si può prescindere dal LED che ha ormai sostituito le luci tradizionali in ogni parte della barca. Il paterazzo è sempre più difficile da trovare, considerato che i progettisti tendono sempre più ad eliminarlo. Nelle barche più grandi da crociera il

confort la fa da padrone e, perché no, anche un pò di lusso con cabine molto luminose e teak a profusione in coperta, anche se spesso è quello sintetico, che sta avendo una grande diffusione. Grande spazio è stato dato anche alle barche a motore con tutti i produttori a sfoggiare le ultime novità con i grandi yacht ormeggiati nel pontile più esterno, pronti a farsi ammirare nella loro imponente bellezza. Ma anche il settore delle barche piccole a motore mi è sembrato molto vivace, con un intero stand dedicato, pieno di nuovi modelli. Comincia a non essere più un settore di nicchia la motorizzazione elettrica, che fa la comparsa su prototipi ad impatto zero, segno che la visione ecologica di chi va per mare è sempre più sentita. Molto interessante anche tutto quello che orbita intorno alla nautica come accessori per la manutenzione e pulizia della barca, ormeggio e confort, dove i maggiori produttori hanno portato il meglio della loro gamma. Ha destato interesse un prodotto che si pone come alternativa all'antivegetativa annuale: si tratta di una pellicola che promette di durare almeno 5 anni e migliorare la scorrevolezza della barca. Tutto sommato è stata una bella visita che merita un ritorno il prossimo anno...

Il teak sintetico



# Nautica da diporto:

## “Il Fattore Umano”

di Augusto Abbate

Entrerò subito nel tema: il settore della formazione nautica è diventato un business, e temo che questo non ne garantisca la qualità.

Per ragionare bene sull'argomento mi sono documentato cercando nel web e attingendo da fonti certe come l'Ucina e il Ministero dei trasporti. Le analisi e le considerazioni sulle informazioni che ho raccolto le riporto sull'articolo completo che chi ne avesse voglia può reperire sul sito Assonautica e che qui, in questa relazione, per brevità ometto.

I dati mostrano elementi di ripresa nella produzione del tonnello nautico.

Mi pongo allora una domanda: questo tonnello prodotto e varato in sempre più grande copia nei mari nostrani e non, gonfia evidentemente la domanda di gente di mare e per questa intendo gli skipper di natanti e imbarcazioni. Dunque tutta questa roba in quali mani va a finire? In mani esperte? Capaci? Ovvero in quelle di veri marinai? E dove si formano costoro? E chi li forma?

L'imprevisto è dietro l'angolo e la pe-

rezza è l'unica medicina. Resta poco spazio a considerazioni che rimanderebbero al 'caso' la radice degli eventi avversi. Il "fattore umano" è il principale imputato e le sue colpe restano inaccettabili nei casi di negligenza, gravi in quelli di errore e gravissime in quelli di imperizia. Franco Pasqualini, comandante di lungo corso ha scritto in un suo articolo: "... ogni impreparazione, dubbio, incertezza, sono elementi pericolosi che un comandante di una imbarcazione non si può permettere". Sacrosanto, mi permetto di aggiungere!

E allora, quello che avevo posto nel mirino nell'enunciato dell'articolo, ovvero il "Fattore umano", (dal titolo di un libro di Graham Greene) e la sua formazione, costituisce lo snodo cruciale cui oggi devono riferirsi gli utilizzatori e il legislatore e pure, per certi versi, i costruttori.

Il 13 febbraio 2018 sono entrate in vigore le modifiche e le nuove norme del codice della nautica. Tra le cose che vengono disciplinate ci sono le 'scuole nautiche'. Questo dice la nuova normativa:

*Le scuole per l'educazione marinai, l'istruzione e la formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche sono denominate "scuole nautiche". Le scuole nautiche sono soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle Province o delle Città metropolitane. Le associazioni nautiche e gli enti a livello nazionale per la gestione delle scuole per il conseguimento delle patenti nautiche, riconosciuti in conformità a quanto previsto con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, assumono la denominazione di «Centri di istruzione per la nautica».*

Quanto sopra, ripeto, è solo una parte del dispositivo di legge che tocca e norma altri aspetti del diporto

nautico. Ci si augura che la nuova disciplina porti chiarezza e pulizia nell'ambiente.

Ritorno sul ragionamento della **qualità** del: "fattore umano".

Chi comanda un natante o una imbarcazione ha responsabilità certe e severe. Spesso costoro però non lo sanno e talvolta si lasciano andare ad atteggiamenti non propriamente consoni al ruolo. Non è raro imbattersi, nel tempo della bella stagione in evoluzioni e slalom arditi, sotto costa, di imbarcazioni e natanti condotti con ignorante disinvoltura da skipper improbabili desiderosi solo d'essere visti... In questi casi di chi è la colpa? Di chi ha rilasciato a questi individui la patente? Della scuola che li ha preparati e formati? Difficile dirlo. L'ignoranza, (non quella che si riferisce al livello delle conoscenze) è, per qualsiasi docente, difficile da estirpare. Dunque questi può solo incidere sulla formazione delle conoscenze marinare.

Le scuole nautiche, dunque: in generale posso dire poco giacché non conosco gli altrui metodi di insegnamento, strutture ed attrezzature. Non esiste una guida Michelin, al riguardo, che classifica e suggerisce. Allora posso solo parlare della nostra, della scuola nautica dell'Assonautica di Ancona che d'ora in poi potrà fregiarsi della nuova dizione: "Centro di istruzione per la nautica".

Ne ho assunto l'incarico di responsabile nella primavera del 2016 ricevendo il testimone dal comandante Franco Pasqualini che l'aveva creata nel lontano 1992. Ho provato ad assimilare l'impostazione del suo insegnamento. Ho seguito e frequentato il suo ultimo corso. Ho cercato di far miei i suoi metodi, inserendo su quelli la mia impronta. Ho iniziato il mio lavoro utilizzando molto gli strumenti informatici. Questi mi con-





sentono di controllare e modellare il mio fare. Ai corsi si presentano candidati con culture scolastiche di vario livello e conoscenze nel mondo della nautica che vanno dal colore grigio dello zero assoluto a quello celestino del "sì ho fatto qualche uscita con gli amici".... Dalle statistiche che ho sviluppato in questi tre anni, rilevo alcuni dati che di seguito riporto.

Si sono iscritti ai nostri corsi:

Per tipo patente: il 58,56% per l'abilitazione vela e motore oltre le 12 miglia; il 25,23% per l'abilitazione motore oltre le 12 miglia; il 16,21% per l'abilitazione entro le 12 miglia.

Per tipo di formazione scolastica: il 46,85% di diplomati; il 32,43% di laureati; il 20,72 con scolarità inferiore.

Per residenza: il 79,28% nella provincia di Ancona; il 10,81% nella provincia di Macerata; il 9,91% in altre province.

Per fasce d'età: il 15,32% con età inferiore a 26 anni; il 33,33% con età tra i 26 e 35 anni; il 26,13% con età tra i 36 e 45 anni; il 13,51% con età

tra i 46 e 55 anni; l'1,80% con età tra i 66 e 75 anni.

Ed infine per sexso: il 90,09% di uomini; il 9,91% di donne.

Restando nel solco del programma ministeriale provo dunque a sviluppare il mio insegnamento tenendo conto di queste realtà. Provo, ma non sempre ci riesco, a sgomberare il campo da inutili ostacoli e cerco di dare una mano a quelli che, scoraggiati e sorpresi dallo studio di nozioni che non ritengono alla loro portata, restano indietro. Per ciascuno di loro cerco lo stimolo più consono per farlo riavvicinare al gruppo dei colleghi più bravi. Secondo me tutti o buona parte dei candidati sono potenzialmente capaci di superare l'esame: questo però resta cosa tutt'altro che banale.

Lo studio e la frequenza alle lezioni sono condizioni necessarie pur se non sufficienti. Il mio compito è di aiutare nel trovare il giusto approccio per superare le asperità didattiche. Certo, il livello di scolarità ha il suo peso però non è sempre condizione

sufficiente.

Della mia scuola a me interessa l'indice di qualità ed è questa la nostra prima 'mission': trasmettere a quanti ci scelgono 'cultura nautica'.

Come si sa, ormai da qualche anno la struttura delle prove d'esame per le patenti per la conduzione di natanti e imbarcazioni da diporto ha subito delle modifiche di non lieve conto rispetto al passato. L'esame per la patente nautica prevede ora un test a quiz e una prova di carteggio orale o scritta a seconda della categoria di patente a cui il candidato aspira. I quiz, pur rappresentando un metodo che "libera dagli umori umani" di esaminandi ed esaminatori, hanno rappresentato dapprima uno spauracchio. Poi, aggiustata la mira e organizzato un metodo di studio diverso e più appropriato sono sembrati e, sembrano, essere meno spauracchio e più ostacolo superabile.

Il carteggio e le nozioni del saper navigare, sono spesso oggetti di critica. Credono, alcuni, che lo studio di attività che non trovano più luogo nel-

le odierne modalità di navigazione, assistite da tanta moderna elettronica, sia inutile e dispersivo. Concetto superficiale e pericoloso che ospita solo ignoranza. Purtroppo però si manifesta sempre più nella realtà che ci circonda. Basta fare due passi sui moli di qualsiasi marina per 'ammirare' le ricche strumentazioni di bordo che si avvicinano sempre più a luccicanti 'play station'. Poi magari aprendo un qualsiasi gavone si scoprono corredi scarsi di cime dalle lunghezze e calibri improbabili.

Il commento che sovente mi capita di sentire, quando inizio a parlare dei primi argomenti della navigazione, è: "ma a che serve saper carteggiare se si risolve tutto col GPS?". Non sanno o addirittura non capiscono, costoro, che la teoria della navigazione stimata e costiera, arredando meglio i loro cervelli, consente una maggiore e migliore consapevolezza di ciò che accade, mentre la barca va.

Sì è vero, si risolve tutto col GPS. Ma è anche vero, mi capita di rispondere, che usare la carta nautica in navigazione significa conoscere meglio la costa e i luoghi che frequentiamo, significa sapere in cosa ci imbatteremo quando avremo doppiato quel promontorio che ora appena intravediamo, significa aver maggior conoscenza di ciò che ci circonda e maggior coscienza di ciò che stiamo facendo. Significa solamente saper meglio navigare.

Non è cosa da poco. Navigare è un'arte, mi dicevano gli insegnanti del Nautico. Forse è esagerato o forse no. Io dico solo che lasciare all'elettronica il compito di seguire un percorso pianificato mi sembra un controsenso. Con i soldi che abbiamo speso per acquistare la barca che gusto c'è nel lasciare a strumenti senz'anima il piacere della navigazione? L'avanzare del corso, poi mi rasserena. Sempre.

E' davvero gratificante vedere l'attenzione e la cura di chi mi segue nell'apprendimento delle nozioni che i programmi d'esame prescrivono. Mi piace raccogliere l'attenzione di quelli che lo frequentano. Mi piace vedere, poco alla volta, il loro studiare, il loro applicarsi e appassionarsi allo svolgimento e alla soluzione dei problemi di carteggio. Specie i giovani. Questo, ripeto, dà molta soddisfazione.

Cerco di trasmettere loro il concetto che navigare è bello se si è marinai all'altezza.

Il mare è un compagno amico: però è anche giudice severo del nostro fare.

Dunque l'invito che a loro porgo è conseguente: imparate e conoscete sì che *"il navigar sia per tutti dolce, in questo mar"*.



**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)

# Tommaso Ronconi con il Finn

di Gianfranco Iacobone



Tommaso alla premiazione CONI (ph. FIV Marche courtesy)

Tommaso ("Tommy") ha seguito e condiviso le due grandi passioni di famiglia: i motori e le regate. Tralascieremo i primi e parleremo della vela. Dopo la trafila giovanile dall'optimist al laser, anche con risultati importanti, Tommy è salito sulle barche d'altura di vari armatori e poi di Maurizio, il padre, che prima lo ha infettato della malattia, ma poco dopo ha dovuto lasciargli il timone, per manifesta superiorità.

E così abbiamo seguito le molte vittorie di questa coppia di soci, e dei loro equipaggi, sui vari Kixxme, Silver Age, OGM, per citare solo le ultime.

Ma la fase attuale, della quale parleremo, vede il ritorno della deriva, come forma di agonismo, diciamo, più pura ed anche più soddisfacente. Eccoci quindi al mitico Finn, monotipo nato nel 1950, classe olimpica dal 1952 (e che purtroppo, pare, sta per essere escluso dalle classi olimpiche), ben invelato, con sola randa e un solo uomo, e che quindi necessita di un buon peso (che a Tommy non manca). I migliori timonieri, anche di Coppa America, sono usciti da questa dura classe, che insieme alla Star ha dato qualcuna delle rare soddisfa-

zioni olimpiche anche all'Italia, ma in tempi lontani (Luca Devoti, argento nel 2000).

Dunque Tommy e il Finn. Dopo due anni di "riscaldamento" (un 5° in Coppa Italia nel 2016 e un 4° nel 2017), ecco un 2018 intenso di impegni, con carrello al seguito e risultati importanti: il terzo posto in Coppa Italia (Tommy scala una posizione all'anno...), dopo il campione del mondo giovanile Collanino e il compagno di allenamenti, l'anconetano Roberto Strappati. Cosa impor-

tante, il campione del mondo master in carica, Giacomo Giovannelli, altro marchigiano, si è piazzato quarto dopo il nostro Tommaso. Le Marche, a quanto pare, sono una fucina di Finnisti.

Altro risultato importante, oltre a vari podi negli eventi nazionali, è il secondo posto alla manifestazione di livello europeo "Trentino Cup". Al campionato austriaco sul lago di Wolfgangsee invece Tommy ha subito una brutta collisione, senza colpa, che ha distrutto la barca mentre era secondo, dietro l'olimpionico Raudaschl. E così la stagione, conclusa con barche in prestito, nonostante la tenacia non ha dati i risultati previsti. Tommy è stato premiato (unico nostro atleta) alla serata CONI dello scorso 1 dicembre "Stelle del vento nelle Marche".

Ecco gli sponsor che sono stati vicini a Tommaso dandogli una mano, e che lui ringrazia: Arcobaleno srl, Centro Ottico Masini, Agenzia Ronconi, Cop System e, giustamente, la nostra ASD Assonautica.

Per il prossimo anno Tommaso, che entra per età nella categoria master, ha un programma ambizioso: il Mondiale a Copenaghen e l'italiano ad Ischia, e noi gli auguriamo il miglior vento possibile!



Tommy in azione

## Regata di Autunno

*prima prova del Campionato Invernale dei Circoli Anconetani*



(LNI-AN) è l'unico tranquillo, avendo dietro il Nena di Burattini (Assonautica AN) con rispettivi 57,40 e 48,00 punti. Ci sarà però una prova di scarto, e chissà mai l'ultima prova: insomma, gli esiti sono aperti in tutte le classi.

Quindi, con la nostra prossima Regata di Natale del 16 dicembre (forse l'avremo già fatta quando leggerete questo giornale) i giochi si concludono e vedremo chi si aggiudica i tre trofei in palio: quello della categoria "ORC", quello della "Stazza FIV spi/gennaker" e quello "Stazza FIV vele bianche".

Anche i nostri due trofei annuali, che premiano i punteggi realizzati nelle nostre quattro regate del 2018, verranno assegnati il 16 dicembre, ed anche qui il confronto è serrato: in due punti sono concentrate tre barche (tra le quasi cento che hanno preso parte alle nostre regate), Rajeta di Nedo Aristei, prima con 14,8; Nona di Aldo Scandali con 14; e Mia di Alessandro Nicosia con 12,2. Tutto è possibile! Così come per il trofeo riservato alle barche con più di 20 anni, dove troviamo nelle prime posizioni Spazzavento di Giacomo Tomassetti con 9,7 punti, Rapsodia di Daniele Fava con 8,8 ed Alamar di

E' partita, questa nuova avventura dei quattro Circoli che finalmente hanno trovato il modo di organizzare un campionato insieme. La nostra Regata di Autunno ha aperto la serie, con qualche trepidazione sia perché si trattava di un meccanismo nuovo, sia per le condizioni meteo non proprio rassicuranti: un avviso di burrasca per l'alto Adriatico, che da noi portava una parte del vento, giusto quello che... avanzava. Siamo partiti, una flotta di 39 barche, con vento leggerissimo, appena sufficiente per costruire il campo e partire. Poi fasi di bonaccia esasperante, quando anche gli spinnaker penzolano come panni stesi e le barche derivano con la corrente. Intanto però il percorso si andava compiendo. Poi i primi tuoni, cielo scuro e il previsto muro di vento da levante fino a punte di 30 nodi, quasi a fine regata. Su 39 barche 11 ritiri, di due tipi: quelli che hanno perso la pazienza per la bonaccia e quelli che hanno perso la fede per la burrasca. Ma 28 sono arrivati, bravi e tenaci!

Tutte le classifiche sul nostro sito [www.assonautica.an.it](http://www.assonautica.an.it) dove potrete trovare anche la situazione dei punteggi delle prove successive. Infatti si sono già tenuti il trofeo "Lamber-

to Giampieri" della Stamura, il 4 novembre, il trofeo "Alfonso Stasi" dell'AYC il 18 novembre e la regata della LNI-Ancona il 2 dicembre e le situazioni ai vertici sono molto combattute: in Classe ORC Chica di Bruciaferri (LNI-AN) e Mia di Nicosia (LNI-AN) sono quasi alla pari, con 21,20 e 21,00 punti. In Classe SPI il Gap IV di Stecconi (SEF Stamura) e il Tuatha di Giaccaglia (Assonautica AN) sono a 41,60 e 36,40. A Vele bianche infine, Carpe Diem di Freddi



Leonardo Gentili con 7,1 punti.  
Comunque vada, alla premiazione generale per tutti ci saranno tanto panettone e dolci di Giorgio Taccaliti (Sapori di Grano), una garanzia!

**Ed ora un intervallo poetico della nostra misteriosa Roberta, che vive le nostre regate con la freschezza e l'entusiasmo della prima volta, dando una mano sulla barca giuria:**



*Aldo, primo assoluto a Vele Bianche, con i presidenti Manarini e Montanari*

## REGATA D'AUTUNNO *Species mulieris (impressioni di donna)*

*Nuovi e antichi movimenti misurati  
lupi di mare consumati ed esperti  
la distesa verdeazzurra che apre gli occhi  
e conduce la mente all'immenso, e mi sento  
libera come quei gabbiani che solcano il  
grigio del cielo, libera di volare sopra i  
problemi e i crucci di questa vita complessa e  
arruffata, libera di sognare e di amare.*

*Lento ondeggiare quasi fermo  
di un mare piatto e maestro, che costringe  
a bravura marina, a stratega diventare.  
Poi, in un istante, tutto si capovolge,  
e il mare pacioso, irato diviene, conscio di  
creare attimi concitati di decisioni e manovre.  
Quel mare docente e combattente, costringe  
a minuscoli farsi, docili e ubbidienti,  
al rientro atti.*

*E ciò che resta è il lavoro unito paziente collegato coordinato  
e gli sguardi discenti  
di chi anela a imparar seppur di greve età.  
Il mare accoglie, il mare scaccia...  
Il mare insegna, il mare schernisce...  
Il mare sovrasta, il mare resta, nel cuore,  
negli occhi, nelle menti.*

## 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)

# Galapagos, le isole incantate

di Eros Brasini

Quelli che con la loro barca vivono l'avventura del giro del mondo, passato Panama hanno davanti il Pacifico: 3000 miglia prima di vedere le prime isole. Ma ad 800 miglia per sudovest ci sono le Galapagos, e pochi rinunciano a fermarsi. Non si tratta però di una tappa comoda: l'ormeggio, nei pochi punti consentiti, non è ottimale, e le isole non possono essere visitate con la propria barca. Siamo in un parco naturale tutelato dall'UNESCO, un ecosistema unico e molto fragile, per cui giustamente il governo dell'Ecuador applica regole rigide. Il velista dovrà usufruire, come tutti i turisti, dei servizi organizzati locali, lasciando la barca ferma ed incustodita.

Per queste ragioni ho preferito visitare le Galapagos con calma, raggiun-

gendole in aereo, tra la fine di dicembre e l'inizio dello scorso gennaio. Il viaggio richiede almeno dieci giorni (c'è uno scalo a Quito), dei quali sette utili. Se consideriamo che le isole principali sono almeno nove (molte altre sono le isole minori), e che tutte meriterebbero una visita perché molte sono le differenze, i giorni sembrano sempre pochi. Si tratta infatti di isole vulcaniche, alcune di formazione recente, e per questo sono differenti a seconda dei materiali di eruzione che le hanno generate: si contano decine di tipi di sabbia di ogni colore, a seconda delle spiagge. Ma quello che fa la vera differenza sono gli ambienti naturali, che ospitano in ogni isola animali e piante differenti. Dato che tra un'isola e l'altra possono esserci anche quaranta e

più miglia, e che l'arcipelago è lontanissimo dal continente, gli animali sedentari si sono differenziati tanto da aver fatto balenare a Darwin l'intuizione della teoria evuzionistica. La memoria di Charles Darwin qui è molto presente. A lui è dedicato il Centro di Ricerche della capitale, Santa Cruz, frequentato da ricercatori di tutto il mondo. Darwin giunse alle Galapagos, a bordo della Beagle comandata dal Capitano FitzRoy, nel 1835 e qui rimase cinque settimane, piene di osservazioni e catture di esemplari. Le sue intuizioni sulla evoluzione però rimasero nel cassetto per venticinque anni, perché solo nel 1859 Darwin pubblicò il testo fondamentale, costretto dal fatto che un giovane studioso stava per pubblicare a proprio nome la teoria. Una

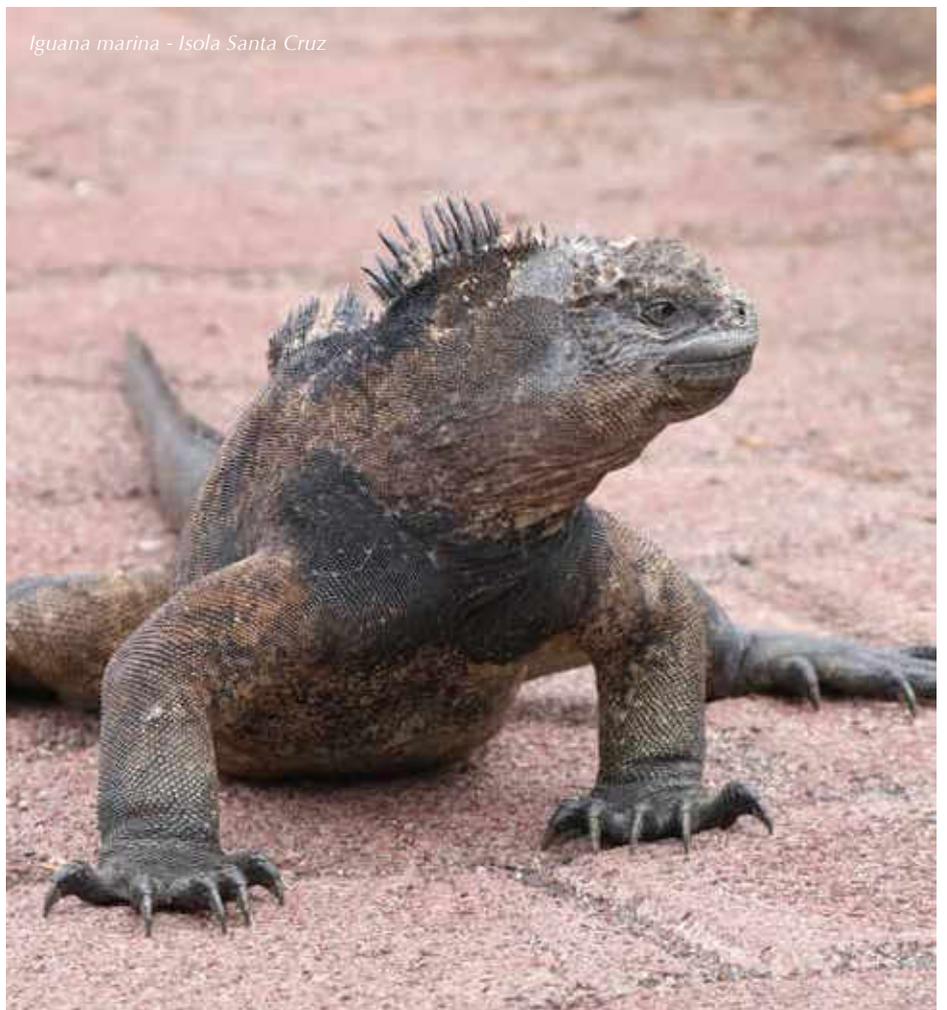
*Spiaggia Cerro Colorado - Isola San Cristobal*



*tartaruga verde marina delle Galapagos - Isola Isabela*



*Iguana marina - Isola Santa Cruz*



*Granchio rosso delle Galapagos - Isola Fernandina*



riflessione tanto lunga è stata interpretata come la paura di Darwin nel fare un passo così contrario all'etica dominante, paura poi giustificata dalle reazioni molto negative che il libro gli procurò.

Quello che rende queste isole eccezionali, e motivo di visite da tutto il mondo, è un ecosistema unico, dovuto alla corrente fredda antartica di Humboldt che risale tutta la costa del Sud America e a livello delle Galapagos piega a ponente e si disperde nel Pacifico. Questa corrente, che rende il mare in Cile molto freddo, è la conseguenza della presenza del basso fondale tra Capo Horn e la Penisola Antartica (canale di Drake): la corrente circumpolare, che corre sempre da ovest verso est, generata dai venti costanti di quelle latitudini, urta contro questo muro e piega verso nord lungo la costa cilena. Secondo gli studiosi è il fenomeno più importante nella determinazione del clima sul pianeta. Questa corrente fredda, ricca di plancton e quindi di tutte le forme di vita che da esso dipendono,

*Leone Marino - Isola Fernandina*



raggiunge le Galapagos, che sono sull'equatore, determinando questo miracolo biologico di ricchezza e complessità. Ad esempio, qui troviamo gli unici pinguini all'equatore, così come una enorme presenza di leoni marini (otarie).

E così, accompagnati, io e i miei compagni di viaggio, da una guida naturalistica molto severa (non si può uscire dai percorsi, non si può prelevare alcun reperto ecc) e trasportati con mezzi locali (barche veloci e un grosso catamarano) abbiamo fatto scalo in ben nove isole, alcune visitate in più punti ed anche con frequenti nuotate con snorkeling (e quasi sempre con una leggera muta; l'attrezzatura è anche possibile affittarla in loco). Durante queste esplorazioni marine ho potuto vedere, oltre ad una miriade di pesci molto confidenti, senza paura dell'uomo, uno squalo che paura poteva anche farne, a me... e che soprattutto ha messo alla prova la mia resistenza nel nuotargli dietro. E poi, sott'acqua, tartarughe

caretta, iguane marine intente a brucare le alghe, e le evoluzioni dei leoni marini, presenti ovunque.

Due cose eccezionali che ho visto fuori dell'acqua sono state i salti delle mante, che si sollevano di qualche metro fuori della superficie, e una fugace apparizione dell'orca, spettacoli unici.

Sulla terraferma, naturalmente, i protagonisti indiscussi sono le iguane di terra, lunghe anche più di un metro, le tartarughe giganti, a volte ultra-centenarie, il grande granchio rosso (grapsus) e i molti uccelli: la sula dai piedi azzurri, l'albatros, le tredici specie di fringuelli (la cui osservazione portò Darwin allo sviluppo della sua teoria) e, anche se non specifico di qui, l'onnipresente pellicano, con le sue acrobazie. Molte altre sono le specie animali e vegetali che si possono vedere, non resta che andare!

Il meglio delle immagini e dei filmati che ho raccolto l'ho mostrato in Assonautica lo scorso 10 novembre, in

una serata dedicata al mio viaggio, e qualcuna delle foto la vedete qui.

Si è trattato di una esperienza indimenticabile, che lascia la sensazione di aver avuto poco tempo, perché la ricchezza di paesaggi, animali e piante richiederebbe molti più giorni, e forse non basterebbero mai...

*Fringuello delle Galapagos*



*Maschio Fregata - Isola Seymour Norte*



# Assicurare la barca

di Gianfranco Iacobone

Abbiamo avuto Andrea Giorgetti in Assonautica, sabato 24 novembre, per parlarci di assicurazioni dal punto di vista di un diportista e regatante come molti di noi, che però è anche un grande esperto di assicurazioni (gruppo Aon). Una visione da entrambi i lati, con molti consigli anche confidenziali. Proverò a riassumere le cose che mi hanno colpito di più, perché credo che siano utili a chi non c'era (il pubblico era folto, ma molti di più hanno la barca in Marina Dorica). Intanto impariamo a considerare l'assicurazione nautica come un ramo specializzato. A volte rivolgendoci all'usuale assicuratore RC-auto possiamo trovare un interlocutore poco abituato ai problemi nautici, e quindi poco preparato. Potrebbe darci un servizio limitativo senza averne colpa. Due sono i "mondi" da considerare, e sono ben diversi: l'assicurazione RC (Responsabilità Civile), obbligatoria per qualunque barca che abbia un motore (anche il motorino da 2 CV del tender deve avere una sua assicurazione), e quella "corpi" o "kasko", facoltativa. La prima copre i danni che possiamo provocare ad altri, e quindi è cosa molto seria, se non altro perché i limiti dell'indennizzo si contano a milioni. La seconda copre i danni alla nostra barca, nei limiti del suo valore (che però può essere molto alto). Andrea ha esaminato con cura, e rispondendo alle continue domande, entrambi i campi. A conti fatti, le due ore sono state strette, e molte domande sono rimaste sospese. Veniamo alla **RC-natanti**. Intanto il massimale: quello minimo di legge è di sei milioni, e in caso di danni a persone potrebbe non bastare (ricordiamo che l'indennizzo per morte dipende dal reddito presunto, e quello per invalidità grave permanente è rapportato al mantenimento a vita, con assistenza). Portare il massimale a 10 milioni costa pochi euro in più. Poi bisogna stare attenti, per una barca a vela, che il contratto non preveda la copertura solo se si

naviga a motore, e non a vela; sembra impossibile, ma è successo. Se si fanno regate, è fondamentale avere l'estensione regata o la non esclusione di questa: alcune Compagnie la danno compresa, altre chiedono un piccolo sovrapprezzo. L'importanza di avere questa copertura è evidente, tanto che il nostro Circolo la chiede come obbligo sul bando di regata. I "terzi trasportati", cioè i nostri ospiti, sono sempre assicurati a patto che risultino passeggeri. Qui sorge però un duplice problema: uno, sono coperti coloro che non partecipano alle manovre (se la barca ha due persone obbligatorie per le manovre, andando in due il secondo non può essere un ospite), e solo se l'armatore, nel fare denuncia, si assume la responsabilità dell'incidente. Non è infatti coperto il danno senza responsabilità dell'assicurato. Due, la regata: i membri dichiarati dell'equipaggio non sono dei trasportati, in quanto prendono parte alla manovra, qui ci vuole una estensione infortuni dei trasportati, pari al numero dei trasportabili da libretto. Difficilmente gli assicuratori hanno contestato la questione passeggeri o partecipanti alla manovra, ma in caso d'incidente importante non è detto che questa problematica non venga sollevata. E in caso di danno da parte di altri? Ci comporteremo come per le auto, con foto dei danni subiti, scambio di dati e foto dei documenti dell'altro soggetto (polizza, patente, libretto) e dichiarazione consensuale dove chi ci ha procurato il danno ammette la sua responsabilità, se possibile. Se a procurarci il danno è una barca straniera in territorio straniero (ad esempio un tedesco in Croazia), vale la stessa cosa ma con molte attenzioni in più. Soprattutto se il danno avviene nelle classiche situazioni di colpo di vento di notte all'ancora, quando tutti scappano ed ognuno deve pensare per se. Se possibile bisogna fare subito le foto, e a situazione calma andare a "parlamentare". Se si tratta di



Andrea Giorgetti

una barca charter bisogna essere più attenti: soprattutto, oltre ai rapporti con lo skipper, bisogna prendere i riferimenti della Società, e chiamarla per segnalare l'evento, in quanto lo skipper potrebbe avere interesse a non riferire l'accaduto, se non ci sono danni evidenti sulla sua barca. Fin qui siamo all'essenziale. Ma ci possono essere miglioramenti della polizza, a costo accessibile: una è la garanzia inquinamento (sversamenti di carburante o altro) che deve avere un massimale di polizza congruo; l'altra, il rischio incendio (da noi alle barche vicine). Sono due rischi implicitamente già coperti, ma che se sono riportati e non limitati è meglio. **La polizza "corpi"** è stata sempre poco diffusa tra gli armatori, anche per i costi molto elevati che avevano, e per la perizie onerose e spesso non disponibili per le barche più datate. Oggi le cose sono cambiate, col diffondersi di una maggiore cultura assicurativa i costi si sono abbassati e spesso, per barche recenti in buono stato, si può addirittura non sottostare a perizia limitandosi ad una dichiarazione del Cantiere che ci presta le manutenzioni annuali compilando un "questionario di stipula". In questo campo, a differenza della RC, il rapporto personale con l'assicuratore deve essere più diretto ed anche fiduciario. Le variabili sono molte, si tratta di un vero servizio "su misura". Andrea raccomanda di documentare tutto e sempre. Sia prima

degli eventi (foto e fatture degli accessori, per esempio), sia dopo i sinistri, che vanno gestiti in stretto collegamento con la Compagnia e con il Perito. I lavori non differibili, dopo preavviso, si possono anche fare, ma andranno bene documentati. Altra cosa essenziale per essere coperti è avere le carte in regola: non si può girare con il certificato di sicurezza o la patente scaduti, per esempio. Come non si può navigare oltre i limiti consentiti dal libretto. Andando anche qui per note, come viene dai miei appunti: il valore assicurato (come per le auto) può essere inferiore a quello reale, basta tenerne conto al momento dell'indennizzo; se non contrattualizzato con la clausola "stima accettata", sarà oggetto di verifica. Ricordiamo che dal codice della navigazione un danno che supera il 75% del valore dichiarato, può essere considerato come perdita totale. Le polizze corpi sono di due tipi: "all risk" (tutto coperto, tranne le esclusioni richiamate) e a "rischi elencati", dove invece tutto è escluso tranne ciò che è scritto. In ogni caso sono coperti gli eventi dannosi improvvisi, non quelli di lunga insorgenza (si sono fatti gli esempi del topo roditore, e della via d'acqua da un oblò che piano piano rovina tutto: non sono coperti!). Il motore non è di norma coperto: occorre una apposita estensione, che in ogni caso vale solo per accidenti acuti, e non per guasti da usura. Ed anche per quelli acuti, bisogna che gli allarmi (per esempio olio e temperatura) siano funzionanti e che quindi abbiamo spento il motore appena scattato l'allarme. Due estensioni consigliate per la polizza corpi sono il "valore a nuovo" e l'ancoraggio in rada non protetta. Il valore a nuovo comporta l'indennizzo (ad esempio un albero caduto) non del valore dell'usato, ma del nuovo che necessariamente dovremo acquistare. A proposito di albero, le Compagnie ad oggi non prevedono la sostituzione regolare del sartame. Per l'ancoraggio, quello esposto (aperto al mare anche di pochi gradi) comporta assenza di copertura assicurativa se noi non siamo in barca



al momento del sinistro; il problema non si pone se siamo a bordo. Infine, a costo zero, è fondamentale chiedere di specificare in polizza la "rinuncia alla rivalsa". È molto importante per tutelare il Marina da una richiesta di rivalsa da parte della Compagnia, dopo che essa ha indennizzato un danno provocato da noi. Molti Marina chiedono questa clausola prima di autorizzare l'ormeggio. Di fatto quello che il Marina spende quando viene chiamato a rivalsa deve poi essere "spalmato" su tutti i canoni, quindi è interesse nostro limitare queste evenienze. Il **sinistro** è un momento delicato da gestire. Se si tratta di evento grave (scoglio, disalberamento, collisione con falla) la denuncia di evento straordinario all'Autorità Marittima è indispensabile per la Compagnia, ma questo comporta, soprattutto se siamo all'estero (denuncia all'Autorità Consolare italiana) il fermo della barca, perizie di idoneità a navigare ecc. Quindi la denuncia di evento va concordata con l'Assicuratore, per vedere se è possibile evitarla per danni minori. Ogni intervento, come detto, se indilazionabile (tipo elica persa in mare) va gestito in accordo con la Compagnia, e ben documentato. Quindi il riflesso condizionato deve essere: danno = chiamare il consulente o la Compagnia. Se il danno ci è stato procurato da altri, in ogni caso la nostra polizza corpi

ci assisterà, ma dobbiamo mettere in condizioni la nostra Compagnia di rivalersi sulla RC del danneggiante, prendendo quindi tutti i dati come se non avessimo una polizza corpi. Per finire abbiamo parlato dei problemi assicurativi nel **Marina**. La polizza RC copre anche i danni che possiamo procurare all'ormeggio (una manovra sbagliata, la barca male ormeggiata che va a toccare la vicina ecc), ma con dei limiti: se ad esempio inneschiamo un incendio per nostra colpa (stufetta incustodita...) la Compagnia si potrà rivalere su di noi. Il Marina ha il diritto (e il dovere) di chiedere la conferma annuale della posizione assicurativa delle barche ormeggiate, per maggiore tranquillità di tutti. Parlando delle responsabilità del Marina, è stato chiarito che non esiste in capo al porto turistico alcun obbligo di custodia, per cui i furti parziali o totali non sono coperti dalla polizza RC del Marina. In proposito si è parlato del recente disastro di Rapallo (il muraglione abbattuto dalle onde e centinaia di barche affondate) come una delle situazioni estreme in cui solo la polizza corpi dei singoli armatori può indennizzare i danni. È stato auspicato che, con l'aiuto di Marina Dorica e dei Circoli, si costruiscano convenzioni assicurative capaci di tutelare la qualità e il giusto costo delle polizze.

# Compagni di merende e di burrasche

di Maurizio Ronconi

*“Conosco delle barche*

*che tornano in porto lacerate dappertutto,*

*ma più coraggiose e più forti”*

*Jacques Brel*

Giorni fa mi è capitato di leggere un articolo su Dewey, un pensatore americano dell'ottocento padre della filosofia USA del pragmatismo e dell'evoluzionismo; costui valorizza l'esperienza come rapporto tra uomo ed ambiente nella dinamica del progresso.

Questa lettura mi ha fatto riflettere su come io sia cambiato dopo la traversata di ritorno da Punta Bianche del 8 giugno 2018 al termine della consueta "zingarata" di fine primavera ma tornerò in seguito su questo tema, ora voglio raccontare brevemente quello che è successo.

Mi piace molto vagabondare per mare su Hirondele con Oscar e Gianfranco; tutto scorre liscio, le manovre si realizzano in silenzio quasi fossero degli automatismi e se si parla è solo nello spirito del più sfrenato "cazzeggio".

Abbiamo deciso di goderci mare e vento sino all'ultimo giorno. Il meteo prevede scirocco sino a 20 nodi, ideale per una galoppata verso il porto di Ancona. Usciamo in mare aperto di prima mattina, in cielo c'è un po' di nuvolaglia con ampie chiazze di sereno ed il mare sembra non aver ancora deciso come muoversi; il moto ondoso è confuso, sembra che un mare vecchio che si muove per inerzia si confonda con onde nuove. Lo scirocco non c'è anzi il vento sembra volersi distendere da nord. Procediamo con velatura piena in attesa che il vento giri.

Dopo una decina di miglia il vento si stabilizza dai quadranti settentrionali e inizia a rinforzare. La prossima volta, penso tra me e me, invece di

perdere tempo con i siti meteo sarà meglio consultare un buon oroscopo.

La navigazione è piacevole, la barca corre veloce e conferma il senso di sicurezza che dà in ragione delle sue caratteristiche di "marinità". Andiamo pieni sino a 20 nodi di reale poi, vista la tendenza al rinforzare del vento e del moto ondoso, iniziamo a ridurre: una e poi due mani alla randa, mezzo fiocco. In questa fase non possiamo parlare di navigazione impegnativa, siamo in tre, non più giovani e non senza acciacchi ma tutti e tre, proprio perché anziani, piuttosto esperti. Ci alterniamo al timone secondo rigidi turni; in queste condizioni il tempo corre veloce come la barca e cedere la ruota a fine turno dispiace un po'.

Il vento rinforza ancora, da lasco mure a dritta, sino a 30 nodi, Gianfranco è alla ruota, io e Oscar ci occupiamo dell'ammaina della randa e del suo imbroglio. Una mano per sé e una per la barca. In queste condizioni le manovre vanno sempre anticipate perché quando diventano necessarie la loro realizzazione è molto impegnativa e, a volte, impossibile, con le conseguenze che si possono immaginare.

A imbroglio effettuato riduciamo anche a prua e Gianfranco, compiaciuto, ci regala un: "Ottimo lavoro Signori!". Quando le cose si fanno impegnative Gianfranco viene posseduto dallo spirito del capitano di corvetta Aubrey detto Jack il Fortunato (dai libri di Patric O'Brian) e la cosa porta bene a tutti.

Abbiamo percorso più di 25 mg

quando vediamo i lampi di un gruppo davanti a noi. Indossiamo le cerate. Oscar, che gode il suo turno alla ruota, poggia decisamente nel tentativo di sfuggire a quello che, al momento, sembra un bel temporalone. Navighiamo a secco di randa con il genoa molto ridotto. Il nero, rotto dal bagliore dei lampi sempre più frequenti, sembra distendersi sulla linea d'orizzonte. Temo che la poggia non servirà a scampare la "botta" che ci viene incontro. Il vento continua a rinforzare. Proviamo a rollare ancora il genoa, conserviamo uno striminzito fazzoletto di tela a prua per stabilizzare la barca che salta su onde sempre più alte.

Oramai siamo consapevoli che dovremo affrontare condizioni molto dure. Indossiamo i salvagente e ci leghiamo. Il vento rinforza ancora e la piccola porzione di genoa aperto è troppa. Partiamo in planata a 12 nodi. Lo strallo di prua trema paurosamente innescando una violenta vibrazione su tutto il sartame. È imperativo sottrarre al vento ogni superficie possibile per scongiurare il pericolo di un disalberamento. Sotto una pioggia sferzante riusciamo ad avvolgere quello che rimane della vela di prua ed oramai siamo dentro la cella temporalesca. Le onde non generano un treno ben direzionato come avviene di solito ma sembrano grandi guglie disordinate che si incontrano, o meglio, scontrano facendo saltare la barca come il nocciolo di una ciliegia schiacciato tra indice e pollice di una mano. Sopra le nostre teste tuoni e lampi quasi contestuali rompono a tratti l'oscurità che

nel frattempo si è creata.

Gianfranco tiene il giardinetto-pop-pa al mare per evitare che la barca si traversi; non accendiamo il motore. La velocità va dai 4 a 6 nodi. Oscar cerca di sbrogliare il grosso malloppo che il vento impazzito ha creato con una scotta che non abbiamo ben imbrogliata io, spaventatissimo, sto in ginocchio davanti al tambuccio.

Penso con timore che in questa condizione qualunque avaria sarebbe disastrosa. Gianfranco chiede di verificare se vi sia acqua sui paglioli e, fortunatamente, Hirondelle non accusa problemi di sorta. La barca, tutto sommato, è a suo agio, corre le ripide discese sul mare impazzito senza esitazioni né reazioni brusche ed io osservo che l'onda che ci spinge e ci insegue sovrasta la poppa di alcuni metri, stimo che le onde siano di sei o sette metri. Però nessuna onda sale a bordo. L'anemometro a tratti dice 60. Siamo a "mezzo mare" (33 miglia) e stimiamo di avere la Calpurnia alta sulla nostra destra grazie alla poggia di Oscar ma sappiamo che sotto ci sono altre piattaforme che non saremmo in grado di vedere, la visibilità è azzerata, e la cosa ci preoccupa molto.

Nonostante tutto la paura non mi fa perdere lucidità e comincio quasi ad abituarci. Il gigantesco frullatore ci strapazza per poco più di un'oretta poi sembra attenuarsi ed il cielo schiarisce, ricompare l'orizzonte. Fino ad allora avevamo vissuto in un film in bianco e nero dove predominava il grigio scuro, ora stavano tornando i colori. Siamo fradici ma fortunatamente non è molto freddo. Riapriamo un po' di fiocco, che però ha uno strappo che non consente di aprirne più di un terzo. Basta, siamo sempre al lasco-traverso mure a dritta, con venti nodi e non abbiamo voglia di issare la randa. Ci rimettiamo in rotta, dopo aver percorso sette miglia verso sud. Più tardi ragioniamo sull'opportunità o meno di accendere il motore; lo scuotimento potrebbe aver messo in sospensione le morchie dei serbatoi ma fortunatamente ora il mare è più tranquillo e la cosa non si verifica. Il motore riprende a borbot-

tare con regolarità. Il resto della traversata è stato abbastanza tranquillo anche se le condizioni sono rimaste perturbate con pioggia, vento fresco e mare molto mosso.

Ora, tornando alla premessa secondo la quale questa esperienza mi avrebbe cambiato, voglio precisare che il cambiamento comporta una crescita. Ricordo che, all'inizio delle mie esperienze di mare, mi trovai in una situazione critica al traverso delle Formiche di Grosseto sul mitico Comet 102 di Ugo Vitale in trasferimento da Cala Galera a Punta Ala. Allora il pensiero che mi angosciava era quello di voler essere altrove, sulla terra ferma. La cosa mi toglieva lucidità e determinazione sulle cose da fare. In quell'occasione grazie ad un equipaggio di regatanti molto esperto tutto filò liscio nonostante la mia inesperienza anche se teoricamente ero preparato per la situazione.

La preparazione non è sufficiente per affrontare in sicurezza situazioni impegnative, occorre l'esperienza. Esperto è colui che, appunto, ha esperito e sa per aver fatto, non solo per aver letto.

Lo ho intrapreso le prime attraversate con moglie e figlio piccolo su un 29 piedi da regata con tanto di volanti

strutturali. Ho sempre cercato di evitare situazioni di stress e ci sono abbastanza riuscito. Poi le esperienze maturate sono state prevalentemente in ambito agonistico, ambito nel quale la criticità è molto frequente ma si vive in un contesto in qualche modo protetto: non si è soli, tra le boe ed anche durante le "lunghe" si può sempre contare sull'assistenza dell'organizzazione. La responsabilità, che pure fa capo allo skipper, è parcellizzata dai ruoli per cui ogni regatante sa cosa deve fare nel proprio ambito. Diversa è la cosa nel diporto che considero molto più impegnativo della regata.

Durante la tempesta, pur nella paura, ho mantenuto la freddezza che mi ha consentito di fare le cose necessarie in sicurezza e questo mi ha reso più sereno, nella consapevolezza di poter governare l'emotività e la barca. Altro fattore è l'età. L'anziano, pur avendo perso il vigore giovanile, guadagna in efficienza. Tutto viene ottimizzato nella necessità di amministrare utilmente le residue risorse come in una gara di durata nella quale non si fanno scatti ma si cercano costanza e, appunto, durata. La durata, chi sa fino a quando...





## ***Uka Uka Ja Man di Gianni Giombi primo a Senigallia***

Nello scorso numero abbiamo parlato della ottima stagione velica del nostro "Giannetto" con il suo Platu 25. Ecco il seguito della stagione: un bel primo posto, su sette barche, al Campionato Autunnale Platu 25 di Senigallia, con ben nove prove in due fine settimana, con vento leggero il primo (10-11 novembre) e fresco il secondo (24-25 novembre). (la foto dell'equipaggio è di Veronica Benigni, g.c.)

## ***Regata del Conero 2018, due premi importanti***

Anche quest'anno abbiamo voluto bene a questa regata, che per noi è l'evento principe della vela anconetana, e siamo stati premiati di nuovo, per il sesto anno consecutivo, con la targa per il Circolo con più barche iscritte, ben 35, e con il trofeo challenge per il Circolo con il maggior punteggio cumulativo per le posizioni in classifica.

## ***I nostri soci alla cinquantesima Barcolana***

Davvero tanti i nostri tesserati ASD Assonautica Ancona presenti alla Barcolana 2018, la cinquantesima, e con ottimi risultati: Kiwi, Southern Wind 78, di Paolo e Mario

Pesaresi, 14° assoluto, 3° cat. super maxi. E a seguire: Che Botta di Luigi Remia, GS 40, 154° assoluto e 74° Crociera, 9° della cat. 2. Tuatha di Fabio Giaccaglia, GS 45, 164° assoluto e 79° Crociera, 26° della Cat 1. Marlic di Giordano Angeletti, Salona 45, 213° assoluto e 109° Crociera, 27° cat. 0. Calypso di Giorgio Tacalite, Dufour 40, 233° assoluto e 121° Crociera, 37° della cat. 1. Seguono dopo i primi 300 e fino a 1000: Float On di Giorgio Giorgetti, X 35, 437° assoluto. Skyron di Roberto Refe, Elan 333, 511° assoluto. Arabesque di Giancarlo Biagioli, Bavaria 49, 537° assoluto. Nena, Elan 333 di Renzo Burrattini, 717° assoluto. Bellatrix, GS 46.3 di Claudio Mercurio, 928° assoluto. Oltre il posto 1000° sicuramente molti altri, che hanno avuto il piacere di esserci.



## *I grandi risultati di Giorgia Speciale*

La SEF Stamura può essere davvero orgogliosa di questa giovane atleta di diciotto anni, e con essa tutta la vela anconetana. Premiata come “stella del vento” e “PowerPlast Youth Sailor Award” il 1 dicembre scorso dal CONI regionale, Giorgia ha “vinto tutto” nel 2018 nella sua specialità, la tavola a vela Techno 293 plus. Medaglia d’oro in ottobre ai Giochi Olimpici Giovanili di Buenos Aires, preceduta da quattro titoli prestigiosi: Campionato Europeo, Campionato del Mondo Giovanile RS:X, Campionato del Mondo Techno 293 e Europeo RS:X. *Nella foto Giorgia Speciale (ph. FIV Marche courtesy)*



## *Il disastro di Rapallo e il clima che cambia*

Abbiamo assistito con angoscia alla scena del mare che abbatte la diga del porticciolo di Rapallo, lo scorso 29 ottobre, ed affonda centinaia di barche mettendo a rischio anche la vita di molti marinai intrappolati sui pontili nel tentativo di salvare il salvabile. Il vento è stato registrato con punte di 100 nodi. Non sarà possibile vincere la corsa tra l’uomo che rinforza le sue difese e il mare che diventa sempre più violento. Dovremo convivere con il dissesto che abbiamo provocato. Negli stessi giorni il vento ha “spianato” le foreste del Cadore e raggiunto picchi di 50 nodi a Roma e in altre città. A fine novembre un fronte che ha colpito il nostro meridione ha prodotto decine di “tornado” distruttivi, conseguenza di un mare troppo caldo per questa stagione. Intanto si succedono vertici internazionali sempre inconcludenti, dove anche i modesti obiettivi programmati vengono disattesi il giorno dopo. Eppure non è più tempo di mezze misure.

## *Erogatori a consumo, si parte*

Nella seconda settimana di gennaio Marina Dorica ci comunica che attiverà le colonnine di acqua ed energia elettrica dei pontili, passandole a contatore. Finora infatti le colonnine erano in prova, e le “chiavette” potevano aprire le utenze senza pagare. Marina Dorica applicherà uno sconto sulla quota di ormeggio calcolato sui consumi medi storici, in modo che non ci sia un aumento di costi per chi fa un uso normale delle utenze, e un risparmio per chi era abituato a consumare poco. Il sistema, all’inizio, può sembrare un po’ complicato, ma una volta capito il funzionamento non dovrebbero esserci problemi, mentre ci sarà una giusta ripartizione dei costi, in base ai consumi e alle esigenze di ognuno, cosa che come Assonautica abbiamo sempre chiesto. Stiamo per inviare a tutti i soci delle istruzioni dettagliate su come usare il nuovo sistema.

## *Barche “clandestine” sui nostri pontili?*

Lo diciamo per scherzo, ma potrebbe essere vero. Da alcuni mesi sono stati distribuiti i contrassegni da applicare sulle barche (si possono mettere anche a base d’albero o su altre strutture visibili, se temete di rovinare lo scafo). A cosa servono? A capire se una barca è autorizzata ad occupare quel posto, o è “clandestina” o “portoghese” (e qualcuna di questo tipo ce n’è davvero, in giro). La decisione del contrassegno fu presa dal Consorzio Vanvitelli, che ci rappresenta tutti, appunto per tutelare i diportisti in regola. Risultato: alcuni contrassegni non sono stati nemmeno ritirati, altri ritirati ma mai applicati. Ora scatteranno quindi le misure “poco simpatiche”: ricognizione e segnalazione delle barche senza contrassegno a chi di competenza, in quanto possibili barche “clandestine”. Si doveva arrivare a questo?



COLLEZIONE DI  
ALBERI LUMINOSI  
DA

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

VIA A. GRANDI 49A - ANCONA  
TEL. 071 894089 - WWW.TENDE.TENDENZE.IT



5,4,3,2,1 ...  
**CHRISMY COLLECTION**



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

**Gill** **HUMMBIRD** **SLAM** **MARINA YACHTING** **HH** **LEWMAR** **HARKEN** **Raymarine** **spinlock** **MUSO** **GARMIN**

**Accessori e articoli per la pesca**

Soci Assonautica **Sconto 15%**