



# ASSONAUTICA

## Ancona

Anno 7, n. 20 - Novembre 2020

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

**Pelagosa**

**Traversata atlantica**

**Venezia in barca**

**Le regole del porto**

**Masini**  
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.



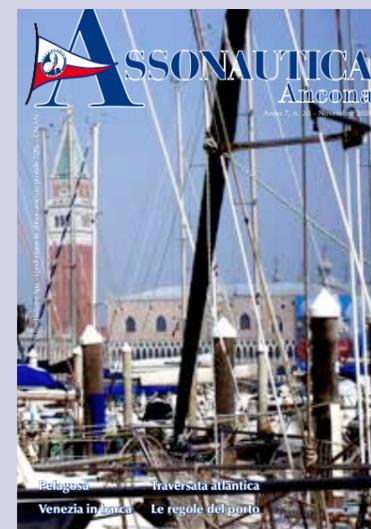
**ANCONA | JESI | OSIMO**

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 Iniziative di autunno
- 5 Marina Dorica: istruzioni per l'uso
- 8 Regate
- 11 Cosa succede?
- 12 Un trasferimento inusuale
- 16 Una crociera a Venezia
- 18 Crociera a Pelagosa
- 22 Notizie in breve



Venezia dalla darsena di San Giorgio

## Assonautica Ancona

già Newsletter Assonautica Ancona  
anno 23 n. 68

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, R. Cecchi,  
C. Mercurio, C. Polacco

Amministrazione pubblicità:

Segreteria Assonautica

Grafica e stampa:

Tipografia Bellomo Srl  
Via Gabrielli, 10 Ancona

info@assonautica.an.it

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

Ancona, Novembre 2020

Stampato in 800 copie

Pubblicato online sul sito

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

Cari amici,

mi accingo a scrivere questo editoriale ma inizierei con una frase: che dire!!

Abbiamo passato la stagione confidando che tutto finisse, abbiamo preso il mare con la brezza della speranza avendo nel cuore di trovare baie ridossate, siamo tornati ed ancora vedevamo una certa calma ma oggi ci ritroviamo in mezzo alla tempesta.

Era prevedibile o non era prevedibile?! Molti dicevano che il virus sarebbe tornato, altri che era possibile ma che sarebbe stato più buono, altri ancora addirittura che tutto sarebbe finito con il caldo.

Resta il fatto che oggi purtroppo siamo tornati in una situazione peggio di febbraio e marzo perché oltretutto siamo più sfiati psicologicamente, socialmente ed economicamente.

Allora è difficile parlare di mare, di barche e di incontri che non si possono fare; c'è solo da sperare che questo brutto periodo passi presto armandoci però di una grande determinazione per affrontare l'uscita dal tunnel, che non sarà facile.

Quindi cari amici non posso altro che augurare a tutti voi buona salute in modo da poter riprendere, passata la tempesta, la nostra vita, le nostre passioni e soprattutto di poter stare insieme.

Anche con il giornalino che sfoglierete l'Assonautica cercherà di alleggerire questo brutto momento in attesa di un buon vento.

Un abbraccio a tutti voi.

*Paolo Manarini, Presidente*



# Iniziative di autunno

Considerato l'incalzare degli avvenimenti, con uno o due DPCM per settimana e la situazione sanitaria che precipita, è difficile parlare di quello che vogliamo fare nei prossimi mesi. Comunque ci proviamo, partendo da quello che stiamo facendo. Forse quando andremo in stampa sarà tutto cambiato...

Intanto abbiamo preso tutte le precauzioni possibili nella sede, che rimane aperta con obbligo di mascherina, gel e tutte le cose che purtroppo già conosciamo. Noi abbiamo oltre alle sanificazioni anche il tappetino al cloro all'ingresso, e le lampade ad UV-C che agiscono quando siamo assenti (di notte).

Dopo l'uscita dello scorso numero, abbiamo dovuto rinviare la crociera sociale in Sardegna: le tre barche restano prenotate per il giugno 2021, sperando bene...

Il corso patenti nautiche attuale, che per noi è fondamentale, ha avuto un boom di iscritti. Sembra che la pandemia abbia aumentato l'interesse per la nautica, forse percepita come attività sicura (e in effetti lo è). La cosa è stata notata anche da altre associazioni. Quindi

abbiamo 32 iscritti, mai avuti tanti, inizialmente divisi in due sezioni da 16 per le lezioni in presenza. Molti altri candidati non hanno trovato posto e parteciperanno al corso di marzo 2021. Poco dopo l'inizio però la situazione è cambiata, per cui abbiamo dovuto convertire a lezioni da remoto, sempre su due gruppi, su una piattaforma web alla quale ci siamo abbonati.

Il corso di vela base della ASD ha ugualmente avuto più iscritti del solito, undici; qui le lezioni sono già a buon punto, e con un accurato distanziamento le porteremo a termine in sede o addirittura sulle barche. Le uscite in mare infatti, sia per le patenti che per i corsi di vela, al momento proseguono, con obbligo di mascherina.

Questo strano ritorno di interesse per la nautica si sta vedendo anche sui posti barca e sulle compravendite di barche. Al momento siamo al tutto esaurito e i pochi posti che si liberano vengono immediatamente occupati. Un certo movimento si nota sui pontili "S" (quelli delle barche sotto i 7,5m) dove stanno ricomparendo i "giovani" (per gli standard attuali i 30-40enni) che da soli o in società prendono le tante

barchette a vela che il mercato offre a pochi spiccioli. Che sia l'inizio di una nuova fase?

Abbiamo purtroppo dovuto annullare due iniziative che erano molto seguite: la conversazioni serali del ciclo "Andare per mare" (di varia cultura marinai) e i "Sabati in Assonautica", che erano frequentati anche da molti non soci. Avevamo capito fin da inizio ottobre che non sarebbe stato il caso, e non abbiamo nemmeno ritenuto di usare il web. Sono eventi sociali, che a distanza perdono molto. Aspetteremo tempi migliori, che non possono non arrivare.

Delle regate, che continuano, parliamo nell'apposita sezione a pag. 8

Restiamo saldi, non perdiamo la serenità di fronte alle notizie che incalzano. Ora si tratta di essere molto accurati nei comportamenti, perché non sarà possibile richiudere tutto. Siamo alla fase di convivenza col virus. Siamo marinai e sappiamo che nella burrasca la prima cosa è la calma, la seconda è fare le cose giuste e farle bene. E poi sappiamo anche che ogni burrasca passa.

# Marina Dorica: istruzioni per l'uso

## Guida ragionata al Regolamento del Porto

di Roberto Cecchi

Era il lontano 2000 quando ci accingevamo a trasferirci dal vecchio porticciolo turistico - poco più che un insieme disordinato di pontili galleggianti, corpi morti ed ormeggi di ogni foggia e dimensione - alla nostra nuova marina: Marina Dorica.

Diciamo "il nostro Marina" con un immenso orgoglio perché costituito con la forte volontà dei diportisti di allora (io c'ero!) per i diportisti di oggi e di domani, ma anche nuovo luogo di incontro tra il mare e la Città di Ancona.

Per molti di noi Marina Dorica è diventata una specie di seconda casa, quando non una prima. Ma conosciamo tutti le regole di questo immenso condominio? Sappiamo quali siano le norme relative agli

ormeggi, al transito in entrata ed uscita e quelle di sicurezza?

Oltre alla buona educazione ed il rispetto per gli altri, che non guastano mai, ed alle norme e regole dell'arte marinai che ogni buon diportista dovrebbe conoscere, il nostro Marina è ovviamente dotato di un **Regolamento del Porto** che, come indicato nel sito, "vincola tutti coloro che utilizzano, a qualsiasi titolo, beni ed infrastrutture che, in ogni caso, incidono nell'ambito della concessione demaniale".

Tale Regolamento è stato approvato dall'Autorità Portuale in quanto, come oramai ben noto, la Marina Dorica S.p.A. è la Società Concessionaria, titolare della concessione demaniale per l'utilizzo degli spazi portuali a

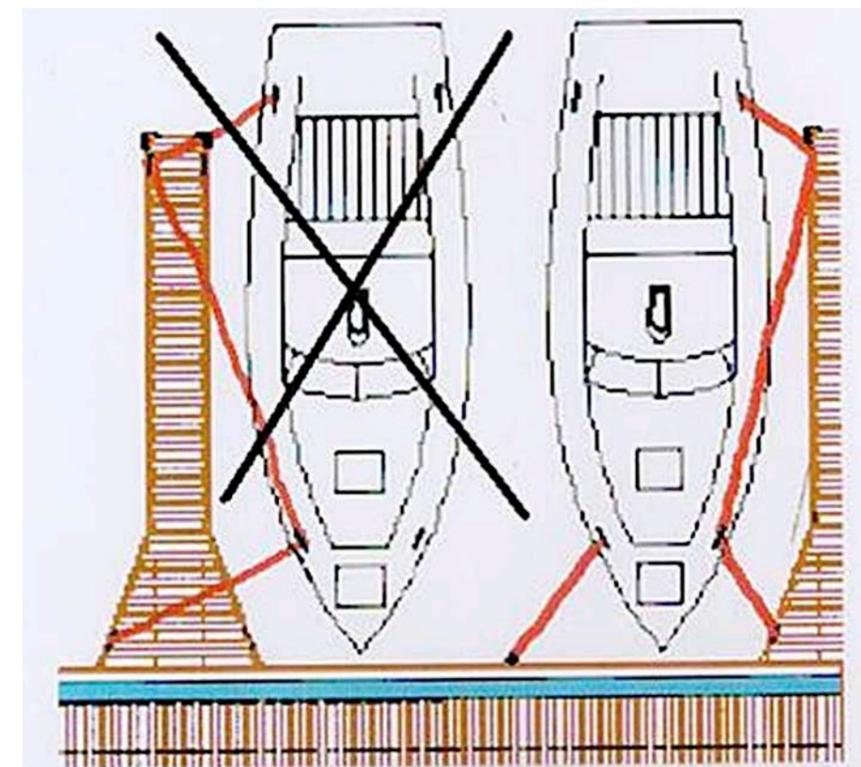
terra ed in mare che ha attribuito con apposita convenzione principalmente al Consorzio Vanvitelli S.p.A. (l'insieme dei ns. Circoli) e a Nautiservice. Il Consorzio, a sua volta, ha la piena autonomia e responsabilità d'uso, gestionale, tariffaria e tecnica, di strutture, aree, impianti e posti barca, da attuarsi nel rispetto del Regolamento.

Sorvoliamo su questi aspetti che sono stati più volte trattati dal nostro Presidente nei vari editoriali ed andiamo ad analizzare le parti più interessanti del Regolamento, che troverete nella sua interezza nel sito al link [www.marinadorica.it/regolamento/](http://www.marinadorica.it/regolamento/).

### All'ormeggio - le regole per lo stazionamento delle imbarcazioni

Le imbarcazioni devono rispettare le dimensioni massime previste e consentite per ciascuna categoria di posti di ormeggio, considerando che tali dimensioni massime sono riferite agli effettivi ingombri compresi, tra gli altri, pulpiti, ancore, bompressi, parabordi fissi o mobili (Art. 12). Ogni Circolo, inclusa Assonautica, ha comunque emanato disposizioni interne atte ad evitare di accogliere imbarcazioni non in linea con tale norma (si veda nell'area riservata del sito Assonautica il "Regolamento Ormeggi Interno"). Queste regole, che secondo alcuni vengono applicate in modo troppo severo da Assonautica, servono a tutelare i diritti di tutti: se una barca è fuori misura è chiaro che il problema sarà del vicino di ormeggio, visto che i finger sono una struttura rigida.

Ogni utente deve dotare il proprio ormeggio di adeguati



Come ormeggiare

NO

SI

**FINECO**  
BANK

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

Entra in Fineco: sarà tutto più semplice

Con Fineco  
raggiungere i tuoi  
traguardi non sarà  
mai una coincidenza.

Contatta Lucia Giantomassi tel. 335 7788427 [lucia.giantomassi@pafineco.it](mailto:lucia.giantomassi@pafineco.it)

presidi tecnici correttamente dimensionati all'imbarcazione, provvedendo inoltre ad una costante manutenzione degli stessi (cime, ammortizzatori, parabordi ecc.) (Artt. 13 e 27). Si ricorda in questa sede che la conformazione dei finger prevede l'ormeggio di prua (che non è da sfigati! Tanto per dire, è l'ormeggio preferito dai diportisti inglesi); l'eventuale ormeggio di poppa è consentito ovvero autorizzato solo in caso di evidenti difficoltà di accesso all'imbarcazione (è il caso di alcune imbarcazioni a motore). **Le cime di ormeggio devono essere cazzate a ferro** perché l'imbarcazione si deve muovere in maniera solidale con il sistema finger/pontile. Ciò evita soprattutto l'usura dei cavi di ormeggio e la possibile rottura delle bitte di ormeggio! È vietato connettere attrezzature metalliche direttamente alle bitte (e agli anelli) dei pontili, quindi niente grilli tra eventuale molla metallica e la bitta/anello, ma solo cime adeguatamente dimensionate. E' vietato ingombrare con oggetti, materiali ed altro le banchine, i moli, i pontili, i piazzali, i parcheggi e le strade (art. 34) Nonostante il nostro Marina sia tra i più sicuri e protetti dell'Adriatico, se non d'Italia, è opportuno che ognuno ormeggi sempre al meglio la propria imbarcazione,

senza necessità di "rinforzare gli ormeggi" al bisogno. Troppo spesso gli operatori del Marina durante le buriane, purtroppo sempre più frequenti ma altrettanto ampiamente previste, devono mettere in sicurezza imbarcazioni ormeggiate in maniera approssimativa (quasi sempre troppo lasche) dai loro armatori. Norma di buon senso marinaro: predisponiamo questi ormeggi "già rinforzati" e non ci pensiamo più! ...e cazziamo a ferro i cavi di ormeggio!

#### **Al transito - entrare ed uscire dal porto**

Lo sapevate che nel raggio di 300 metri al di fuori dell'imboccatura del porto deve essere tenuta una velocità non superiore a 3 nodi (la stessa velocità prevista all'interno)? Rispondo io per tutti: NO (neanche io lo ricordavo). A giudicare dalle sgassate che molti fanno sino a 20 centimetri prima della lanterna verde, questa è una delle norme meno rispettata in assoluto e spesso crea non poche difficoltà alle imbarcazioni più piccole, specie se ad assetto dislocante (tutte le altre sono già a 15 nodi...).

Aggiungo che è vero che all'interno del porto la velocità di 3 nodi è quella massima consentita, ma non per questo, specie la domenica pomeriggio, si è autorizzati a transitare a 1,5 kn guardandosi

bellamente in giro a salutare tutti quelli che si conoscono.

All'articolo 25 troviamo inoltre le utilissime norme per le precedenza all'ingresso e all'uscita dal porto:

a) all'imboccatura del porto, le unità dovranno procedere seguendo la linea mediana **dando precedenza alle unità in uscita;**

b) immettersi nel canale centrale, provenendo da quelli laterali, a minima velocità, **dando la precedenza alle imbarcazioni in transito nel canale e, all'interno dei canali laterali, a quelle in manovra di ormeggio.** Questa norma fa chiarezza sul problema se la precedenza sia di chi proviene da destra: NO, chi entra nel canale centrale NON HA diritto di precedenza su chi transita nel canale, anche se proviene da sinistra. Questo potrebbe essere un equivoco pericolosissimo, vista la disinvoltura con la quale alcuni escono dai canali laterali.

Ai velisti più temerari ricordiamo che è fatto divieto di navigare nell'ambito portuale, e, nel raggio di 300 metri dall'imboccatura del porto, con **la sola** propulsione velica.

#### **Sicurezza, inquinamento, rifiuti - evitiamo incidenti e rispettiamo l'ambiente**

Marina Dorica è Bandiera Blu 2020 e, nel 2019, è stato certificato dal RINA l'istituzione di un Sistema di Gestione Ambientale secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015 volta alla tutela dell'ambiente e, nel nostro specifico caso, del mare. Trovate tutte le informazioni su questo importante aspetto ed il relativo schema riepilogativo sul sito al link [www.marinadorica.it/certificazione-ambientale](http://www.marinadorica.it/certificazione-ambientale).

Tra le principali disposizioni sulla sicurezza ambientale (art. 42) troviamo:

a) non possono essere utilizzati a bordo in assenza di occupanti **sistemi di riscaldamento con stufe elettriche** o a gas, né possono essere mantenuti accesi fuochi per

uso cucina;

b) è vietato conferire i rifiuti pericolosi nelle pattumiere in testa ai pontili (es. razzi scaduti, batterie esauste ecc.);

c) quando la barca è all'ormeggio è vietato: carteggiare, verniciare, saldare, molare, ecc.;

d) è vietato accendere fuochi all'interno del Marina;

e) in porto è **vietato qualsiasi travaso di carburante;** il rifornimento dei carburanti deve essere effettuato esclusivamente presso l'apposito centro di erogazione, nel rispetto della vigente normativa in materia.

Riguardo quest'ultimo punto, purtroppo, si assiste ancora troppo spesso al via vai di taniche di carburante - spesso benzina contenuta in taniche del tutto inidonee (!) - trasportate dai diportisti sui pontili, che poi effettuano estemporanei rifornimenti con attrezzature a dir poco artigianali. Si ricorda che i prezzi del distributore del Marina, che è autogestito, da diversi anni sono allineati con i prezzi delle pompe stradali.

Per quanto riguarda le disposizioni anti inquinamento e quelle sulla gestione dei rifiuti (artt. 40 e 42) evidenziamo:

a) ogni imbarcazione deve

controllare, prima di ormeggiarsi (ndr o prima di accendere i motori), che non vi siano residui di perdite di idrocarburi in sentina e perdite degli stessi in atto; è vietato scaricare le acque di sentina sia in mare che in porto;

b) è vietato scaricare le acque nere in porto, è fatto obbligo di utilizzare i servizi igienici del marina;

c) è obbligatorio rispettare i criteri di raccolta differenziata utilizzando le pattumiere in testa ai pontili (disponibili contenitori per vetro, plastica, carta e alluminio).

Devo dire che la conformazione dei contenitori non agevola lo smaltimento dei rifiuti differenziati. Mi sono trovato questa estate a dover smaltire due sacchi di rifiuti plastici pazientemente accumulati durante una breve crociera lungo il Conero e con certissima pazienza ho dovuto aprire i sacchi per introdurre pezzo per pezzo la plastica nell'apposito pertugio. Questi contenitori dovranno essere senz'altro aggiornati!

#### **Parcheggi - poche regole per gestire al meglio le nostre auto**

Ad oggi non ci sono particolari problemi per i parcheggi, né ci sono mai stati; al più si tratta di fare 100 metri a piedi nei periodi di massimo affollamento del porto. Purtroppo notiamo che molti Utenti, anche nei periodi di minor afflusso al Marina, parcheggiano in maniera incivile (non trovo altri termini) occupando spazi di manovra, aree carico e scarico e posti per disabili.

Ma sarà così pesante fare 100 metri a piedi per raggiungere la propria barca o il bar?

Norma di buon senso automobilistico: gli stalli di fronte ai cancelli dei pontili, **adibiti al carico e scarico dei diportisti (area zebrata)**, devono essere utilizzati esclusivamente a tale scopo affinché tutti ne possano beneficiare agevolmente. Carico e scarico non significa arrivare con l'auto, occupare il posto, scaricare

con comodo la nostra roba, portare e sistemare tutto sull'imbarcazione, farsi due chiacchiere con gli amici e poi, dopo un'ora, rimuovere l'auto. La buona educazione (il Regolamento non può insegnarla) vuole che si arrivi, sia appoggi la roba sulla banchina ed in 5 minuti si liberi il posto per un altro diportista; si sistemano poi successivamente le proprie cose a bordo. Difficile? A giudicare dalle auto eternamente parcheggiate sul carico e scarico sembrerebbe proprio di sì!

Ma chi deve far rispettare il Regolamento?

L'Autorità Portuale ha individuato nella "Direzione del Porto" (art. 9) il soggetto delegato a far rispettare da parte di tutti le norme di legge vigenti, le disposizioni previste dal Regolamento e di tutte le altre prescrizioni legittimamente impartite. Gli addetti alla vigilanza possono in ogni momento dare disposizioni agli Utenti ed a chi si trovi nell'ambito portuale e debbono tempestivamente comunicare alla Direzione del Porto i nominativi di eventuali trasgressori per i conseguenti provvedimenti del caso. In caso di turbativa o molestia o di grave infrazione da parte di un Utente, è riconosciuta alla Direzione del Porto la facoltà di espellerlo. Per l'Utente vincolato da contratto di ormeggio, la Società Concessionaria, nei casi gravissimi, avrà la facoltà di risolvere il contratto stesso. Ove si ravvisassero reati, la Direzione del Porto denuncerà i fatti alle competenti Autorità. In linea generale l'Autorità che ha competenze di controllo e sanzionatorie all'interno del porto è la Capitaneria di Porto.

Vi invito quindi ad accedere al sito di Marina Dorica ed a quello di Assonautica Ancona e consultare nella loro interezza i documenti che ho qui citato. Buona convivenza nelle Regole a tutti!



Un anno molto complicato per le regate, e per gli sport in generale, questo 2020. Il primo dei nostri eventi, le regate del "Luca's Days Meteor Cup", sfide tra due barche ad eliminazione, l'abbiamo annullato. Era previsto a marzo, il momento più brutto. Poi a maggio, quando tutti stavamo cominciando a rialzare la testa, abbiamo tentato

di farci autorizzare la Regata di Primavera, promettendo ogni possibile precauzione. Ma non era ancora il momento. Come non lo era a giugno, per il Conerissimo. Stavolta però abbiamo aspettato luglio ripetendo le istanze alla CP, e finalmente la regata, la prima della stagione nella nostra parte di Adriatico, è stata autorizzata. Così

come poi la Regata di Autunno. Il prezzo da pagare è stato l'assenza di qualunque socialità (no briefing, premiazione al minimo e poi eliminata nella seconda regata, niente feste). Però in fondo a noi bastava andare in mare insieme, dopo tanti mesi di confinamento. Ecco quindi come è andata:

## Conerissimo

Slittata di un mese, al 5 luglio, ma fatta, e fatta benissimo! Il percorso di questa regata, dal Passetto a Numana, è sempre spettacolare, anche di più se è una bella giornata di sole e vento come quest'anno, e le foto di Veronica Benigni sono così belle che vorremmo pubblicarle tutte. Le trovate comunque sul nostro sito, ad alta risoluzione. Una discesa in poppa con maestrale e un po' di onda (erano previsti 15 nodi, ma poi sono diminuiti), accompagnati da due-tre gruppi di delfini che hanno affiancato le barche. Era tutto un gridare di meraviglia da una barca all'altra... Quarantasette barche alla partenza, dopo tre ore ha terminato questo lungo percorso per primo *Interceptor*, il Farr40 ORC di Luca Mosca, che ha dato 12 minuti al secondo. Molte barche di fuori nelle prime posizioni, segno che questa ripresa della vela era attesa da tutti. Il ritorno, di bolina con vento a calare, ha lasciato fuori nove barche che non ce l'hanno fatta ad arrivare, per la solita forte



Ph Veronica Benigni Conerissimo 2020

corrente a scendere che si forma lungo il Conero con maestrale. Ma va bene lo stesso, giornata

bellissima. Tutte le posizioni e i tempi sul sito, come sempre.



Ph Veronica Benigni Conerissimo 2020



Ph Veronica Benigni Conerissimo 2020



Ph Veronica Benigni Conerissimo 2020



Interceptor

Ph Veronica Benigni Conerissimo 2020

## Regata del Conero

Anche questa regata per fortuna si è salvata (a differenza della Barcolana, ma questa non per covid ma per bora forte). Così il 27 settembre, senza eventi a terra, con la maglietta, bella, invece della polo, in 140 eravamo pronti a partire per questa regina delle regate anconetane. Ma invece no, cattivo tempo. Però domenica 4 ottobre è stata la volta buona. Bella giornata, ma impegnativa. Vento da terra (sudovest, "garbi") che già fuori di Marina Dorica spingeva solo di randa a sei nodi. Al Passetto le raffiche erano potenti (qualcuno ha misurato 30 nodi, anche se solo per un attimo), due barche grandi

hanno strambato con danni, tanto da dover rinunciare a partire. Per fortuna nessuno si è fatto male né ci sono stati contatti. Partenza regolare al traverso, nessuno spi o gennaker, bel sole e molta attenzione. Poi il vento è sceso quando la media flotta era oltre il Trave, è cessato e dopo poco è ripreso da scirocco, con raffiche furiose sotto il Conero. In questa fase ci sono stati altri ritiri per vele strappate e poi, girate le due boe, il ritorno, in poppa, ha regalato grandi planate senza problemi. E i nostri soci? Come ci auguravamo anche in questa 21ª edizione della Regata del Conero abbiamo portato

a casa i nostri trofei: per la 9ª edizione e otto volte consecutive abbiamo vinto il Trofeo del Circolo maggiormente rappresentato (29 barche partecipanti con i nostri colori) e il Trofeo Challenger dei Circoli Nautici Dorici con il maggior numero di punteggi a livello di piazzamenti di classe entro le prime cinque posizioni (totale 66 punti con 19 piazzamenti su 29 barche totali). Tuatha di Fabio Giaccaglia è stato il primo dei nostri, 11° in generale e II di classe, mentre Claudio Mercurio con Bellatrix è stato primo in assoluto a vele bianche.

**TENDENZE**<sup>®</sup>  
Tendenzze  
in & outdoor living

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

## Regata di Autunno

Prima prova del Campionato Invernale del Circoli Anconetani, che ne prevede cinque (questa regata, poi la Stamura, la LNI, l'AYC ed ultima la nostra Regata di Natale). Si tratta della terza edizione di questo campionato, che gli scorsi anni ha avuto un buon successo. La nostra regata, il 18 ottobre, non ha avuto problemi di autorizzazione (abbiamo cancellato anche la premiazione in presenza). Il campo è stato al Passetto, il vento pochino ma sufficiente ad una buona partenza: 6-7 nodi da maestrale. Il nuovo percorso, a bastone, prevedeva due giri, e si sono fatti. Delle 25 barche iscritte solo 5 non sono riuscite a completare il percorso, perché il vento è andato a diminuire e la corrente, sempre quella, era intensa fin dal mattino (circa 1,2 nodi da NW) per cui andare a prendere la boa di bolina è stata un'impresa difficile per tutti

e impossibile per qualcuno. Una bella giornata di sole anche questa, ma senza le foto di Veronica, per cui ne pubblichiamo solo una "rimediata". Primo assoluto mia di Alessandro Nicosia, secondo Team Andelstanken, che correva in libera in quanto non c'erano altre barche

ORC (ma dove sono finite?). Ora il Campionato, dopo vicende alterne, è sospeso in quanto al 4 dicembre si possono svolgere solo regate di interesse nazionale. Si salverà la nostra Regata di Natale del 13 dicembre?



PANE E DOLCI DI QUALITÀ.

# TACCALITE

OGNI GIORNO, DAL 1863

## PANE DOLCI PIZZA

Torrette  
Colleamarino  
Falconara M.ma  
Castelferretti  
Chiaravalle

## Cosa succede?

di Gianfranco Iacobone

La scorsa primavera, mentre eravamo chiusi in casa, abbiamo visto sui social gli animali riprendersi il territorio. Delfini nei porti (anche ad Ancona), anche squali, cervi nei paesi di montagna, lupi, qualche orso con prole al seguito. Ce ne siamo compiaciuti, giusto. Quella ripresa del territorio però voleva dire che gli animali hanno paura di noi, che siamo noi il problema. Infatti sono subito scomparsi appena noi siamo usciti di casa. Se lungo la costa scorrazziamo con mostri rombanti, per esempio, è difficile che i delfini si avvicinino. Gli ultimi, vivi, li abbiamo visti a luglio scorso durante la regata Conerissimo: non si erano ancora accorti che la musica era cambiata.

Ora però succede qualcosa di diverso, che in tanti anni andando per mare non mi era capitato di vedere. Il mese scorso ho visto una grossa tartaruga (Caretta) galleggiare morta al largo del Cantiere. Avevo visto molte volte le tartarughe, soprattutto traversando a primavera sulla rotta per Lussino, ma mai morte. Pochi giorni dopo mi giunge una segnalazione con foto: una tartaruga arenata morta sulla spiaggia di Palombina. Infine, pochi giorni fa, veleggiando davanti al nostro Marina, poco al largo del porto commerciale, un grosso delfino morto galleggiava nello stato che vedete nella foto.

Ho sentito qualche amico del nostro Istituto di biologia marina (oltre ad aver fatto segnalazione alla CP) e il triste commento è stato: non è una novità, ci sono sempre più casi. O hanno mangiato la plastica o sono rimasti intrappolati nelle reti dei pescatori. Se mangiano la plastica (scambiandola magari per meduse o seppie) muoiono con lo stomaco pieno, perché non riescono ad eliminarla. Nelle reti invece tartarughe e delfini affogano, come succederebbe a noi, perché devono respirare.



Faccio un semplice conto: la pesca è la stessa da cinquant'anni, forse adesso addirittura un po' meno, visto che non c'è pesce. La plastica invece non ce la facciamo mancare, e il mare sta accumulando (ma non può smaltirlo) un quantitativo crescente dovuto a decenni di uso dissennato di questo materiale. Il pensiero corre facile: immagino la vita di un bicchiere di plastica. Una vita davvero strana. Esce da una fabbrica, passa qualche giorno in un supermercato, poi una decina di secondi in mano a me che bevo (e qui trova la ragione della sua esistenza) e poi 500 anni in una discarica o in fondo al mare. Come dire, una vita un po' asimmetrica...

Torniamo agli animali. Un film di qualche anno fa immaginava una rivolta degli animali contro l'uomo, per tutto quello che fa loro passare. Ma no, stiamo tranquilli: gli animali sono buoni, più di noi. Anche quelli che sembrano cattivi. Noi però diamoci una regolata: comportiamoci meglio, insegniamo qualcosa ai nostri figli e, per quanto riguarda il mare, facciamo le segnalazioni su quello che vediamo. Servirà a poco, ma magari no.



# Un trasferimento inusuale Atlantico verso est, nel vasto oceano... con il mondo in quarantena

di Raffaele Velardocchia



Alcune volte, nella vita di un appassionato di vela, capitano vicende ai limiti della fantasia.

La mia è stata una di queste. Magari può essere inadatto raccontare, alla vigilia di altre chiusure per questa dannata epidemia, o magari a qualcuno può far piacere, per divagarsi un poco e non cedere alla depressione, così di moda...

Immaginate di essere in contatto con un grande skipper tramite gli ormai consueti social. Immaginate che questo lupo di mare - cui avevate solamente mandato un mite invito a essere informato per eventuali uscite in barca - vi contatti a fine febbraio 2020 per una iperbolica offerta molto al di sopra delle vostre modestissime capacità, nientemeno che un trasferimento di un costoso trimarano reduce da una vincente regata oceanica (la ARC da Gran Canaria a St. Lucia, Caraibi), seguendo la rotta inversa, cioè dalla Martinica a Marina di Pisa, via Azzorre, in inverno e contro vento. Una tirata di 4500 miglia, su per

giù. Equipaggio ridotto, solo 3 o 4 unità. Tutto questo in una crescente ansia per l'andamento COVID, che faceva già presagire le chiusure poi avvenute. Niente spese, nessun guadagno. Durata: un mese circa. Quanti di voi, ovviamente liberi dal lavoro, in discreta salute e con una famiglia molto comprensiva, avrebbero accettato? Io, dopo molti ripensamenti, l'ho fatto.

Quindi ecco il racconto. Contattato dal Monsieur Patrick Phelipon, PP, (il più italiano dei marinai di La Rochelle leggete il suo mostruoso curriculum, primo giro del mondo a 20 anni, imbarcato sul PenDuiK - chiglia in uranio - di Erik Tabarly e timoniere di sua fiducia!), il 9 marzo 2020, con l'ultimo volo per Parigi, e poi il 10 per la Martinica, mi sono ritrovato (dissimulando la nazionalità italiana, perchè all'epoca gli untori di Europa eravamo noi...) al porto di Le Marin, Territori di Oltremare Francesi. Ora, perchè Monsieur Phelipon ha contattato me, più altri 2 uomini? Se per gli

altri due vi erano obiettive ragioni professionali (Marco Bolognese, validissimo e giovane skipper professionista, una garanzia per chiudere una randa con 40 nodi di vento, e Alessandro C. lupo di mare del Tirreno) non mi sono mai fatto illusioni sul mio conto. Perchè, al di là di una innata benevolenza di Patrick, (ben conosciuto in Adriatico per gloriosi trascorsi che chi ha più di 50 anni conosce bene) semplicemente gli serviva un quarto uomo di equipaggio, anche se a digiuno di multiscafi, e con il tempo e la voglia di affrontare un oceano così poco... turistico. Perchè già in 4 i turni di guardia sono pesanti, figuratevi in 3. O forse perchè altri non li aveva trovati. Ma questo non mi dava disagio, sapevo di essere un tipo a cui queste occasioni capitano una sola volta... e forse è meglio così. Accettare un invito simile non è comunque come una proposta per andare a fare un giro a Bozava o Lussino. Ma quando un grande marinaio argentino e

atlantico (Cesare Torres..) ti spiega in due parole cosa vuol dire uscire in mare, con qualsiasi mare, con il nostro PP, capisci che davvero non puoi dire di no, nonostante timori e preoccupazioni familiari. Ah, caro Cesare, avevi proprio ragione, ti ringrazierò sempre. Come ringrazio Gianfranco Iacobone, corrispondente a terra della cronaca di viaggio e supporter morale sempre. Quanto a Patrick, ci vorrebbe un'altra puntata per descrivere come si comporta un grande marinaio nel suo elemento naturale, e la sicurezza che è in grado di darvi in qualsiasi situazione, anche in tempeste che pensavate solo da effetti speciali al cinema.

Ora, potrei farvi la cronistoria del viaggio, ma sarebbe prolisso, anche considerando che sulla nostra pagina Facebook, alla voce Assonautica Ancona, trovate ancora il resoconto di viaggio. Andatevelo a vedere, mettete un like, magari. Sono 40 "report" giornalieri curati



## Patrick Phelipon

Siamo tutti cresciuti, come velisti, sulle orme di Bernard Moitessier. Ecco, Patrick di più.

Nato nel 1953 ad Agadir (in Marocco, la città del terribile terremoto del 1960) da una famiglia francese appassionata di vela, Patrick è rientrato in Francia ancora bambino. Vivendo a La Rochelle, la nautica era lo sbocco naturale ed anche l'attività commerciale della famiglia. La prima regata importante fu il Fastnet del 1971 e da allora è stato un susseguirsi di regate in tutto il mondo. Con Tabarly sul Pen Duick IV per qualche anno, poi Cino Ricci nel 1975. Iniziava nel frattempo la sua attività di progettista, che lo ha portato a realizzare molte barche vincenti, sempre più tra la Francia e l'Italia. Poi anche costruttore di vele, insomma una esperienza in tutti gli aspetti della nautica ed una vita che, come in un romanzo, ha attraversato gran parte

della storia della vela degli ultimi 50 anni, sempre in primo piano ed a contatto con i più grandi. Ora, italiano di adozione da molti anni (pisano), continua a lavorare nella nautica ed a navigare, e sogna di ripetere il giro del mondo in solitario di Bernard Moitessier, con la

sua barca Elbereth che sta preparando. Potrete scoprire molto di più di Patrick sul suo sito <https://www.patrickphelipon.com/it> Anzi, meglio, quando la pandemia sarà finita lo inviteremo per farci raccontare le sue avventure!



da Gianfranco, con mappe, meteo, foto e filmati. Ci accompagnano dalla partenza, il 14 marzo, all'arrivo a Marina di Pisa, il 25 aprile. Preferisco qualche riflessione sparsa, se vi va di starmi a leggere. Intanto.. il mal di mare. In oceano è micidiale, specie se si va di bolina per il 90% del percorso e su un multiscafo che non è proprio fatto per questa andatura. I primi 3 giorni sono stati orribili, nessun farmaco è in grado di fermarlo. Poi però ti abitui, salvo l'eccezione di Alessandro C., che poveretto è stato male per diciannove giorni, cioè fino alla Azzorre.

Poi... che effetto fa trovarsi nella immensità dell'oceano? Su per giù assomiglia ad attraversare il deserto. Sei una formica, in compagnia di altre formiche, su un guscio di noce che non è mai abbastanza grande di fronte a un altro mondo acquatico, che capisci alieno, perchè in fondo siamo animali di terra, altro che chiacchiere. Un esempio? Un pesce di aprile regalatoci da Nettuno, il giorno 1 aprile in tempesta per 12 ore. Nave cargo da 270 metri a 6 miglia da noi (rilevata con AIS) a inizio baraonda. Fuggiamo il mare per 90 miglia, con solo tormentina da 10 mq e tanta opera morta a fare da vela involontaria. Punte di velocità di 20, poi 25 fino

a 28 nodi surfando sulle onde. Una paura che non vi dico... Insomma, dopo 12 ore di furia, le cose si calmano un poco. Il cargo greco che vi dicevo era...sempre a 6 miglia da noi. Anche lui aveva fuggito il mare. Come volevasi dimostrare, nessuna nave è tanto grande per Nettuno.

Poi... il contrasto fra alzarsi in oceano e trovarsi confinati in 4 mura (anche noi abbiamo fatto 14 gg di quarantena, al rientro in Italia) assomiglia a quello che prova una sardina a trovarsi in una scatola di latta. Ma quanto al Covid, l'oceano era più vuoto che mai, con le orche che festeggiavano perchè l'uomo non rompeva più le scatole sui loro territori di caccia. Si erano abituate bene. Infatti, al termine delle quarantene hanno iniziato ad attaccare le barche a vela (forse avrete letto). Con noi erano solo incuriosite ("Ma chi sono 'sti scemi? Si dicevano fra loro, correndoci incontro a velocità pazzesca, con noi poveri fessi che pensavamo di essere veloci a 10 nodi al lasco..."). Ah. le orche... grosse come balene, agili come delfini e arrabbiate come squali. Ci è andata bene, ma chi se le scorda più?

E poi.. l'oceano di che sa? Per me non ha odore, o forse avevo il naso chiuso. Il vero odore che ti rimette al mondo in una traversata lunga,

scusate se lo dico su una rivista nautica, è quello della terra. Quello delle Azzorre è magnifico, sa di muschio e alberi bagnati.

Potrei andare avanti così, ma per adesso basta. Qualche considerazione un poco più tecnica.

Intanto la fortuna di una traversata lunga dipende da molti fattori - in primis la scelta dell'equipaggio, che non deve comprendere i rompicatole sennò è la fine - ma uno dei più importanti sta nella attenzione meticolosa del comandante. Nel mio caso ciò era concretizzato in una check list quasi maniacale di Patrick, spulciata fino in fondo, dalla testa d'albero alla chiglia (con un sub) e prima della partenza. Nulla va lasciato al caso, perchè il caso già fa la parte del leone. Controllo davvero totale della barca è sinonimo di sicurezza nella navigazione, anche se poi magari una tempesta si porta via il battello di salvataggio. Ma questo dipendeva dal costruttore, un gavone per la zattera non è mai di troppo a poppa, non basta rizzarla bene.

Altro aspetto importante è sapere quanto gasolio imbarcare, perchè è vero che si va a vela, ma le bonacce capitano, e durano giorni.

Essenziale è avere buone previsioni meteo, tramite satellite. Anche se a volte le vie risultano obbligate, a meno di non finire nelle piatte e piantarsi di fronte al Senegal in attesa di tempi migliori. Più importanti delle previsioni sono però le carte meteo a 500hpa etc., che - se qualcuno ci capisce abbastanza da interpretarle (e qua vengono fuori le utilissime lezioni del nostro esperto Melappioni) sono molto più affidabili di "Predict Wind" e simili siti, pure utili.

Ancora. L'importanza di un'ottima strumentazione di bordo, specialmente di un valido autopilota, perchè è impensabile condurre una barca nel 2020 sempre manualmente e per 40 giorni filati. O meglio, si può, con un equipaggio doppio, ma l'uomo sbaglia di più, specie con mare formato o cattivo. Sì, è romantico stare

al timone in Oceano, ma dopo ti scocci, altrochè!

Poi, sembrerà strano a qualcuno, ma l'acciaio si comporta peggio del tessile (Dynema etc), quanto a grilli, moschettoni, garrocci etc. Provato nella pratica, è così, dovremo abituarci alla idea di usare il metallo il meno possibile in barca. Quanto alle cerate.. io ne ho usata una, modello top di un grande magazzino, su suggerimento dell'Argentino.. e mi sono trovato bene. La cintura galleggiante, la life line, le cinghie con moschettoni, tutte le dotazioni di sicurezza? Indispensabili, se cadi in mare sono guai seri per te e per tutti, e in certe situazioni capisci che se succede... sei solo morto e stop, neanche Straulino ti riprenderebbe.

E per finire questa chiacchierata... quanto al cibo... beh, state parlando con il cuoco di bordo, magari un altro momento vi racconterò l'importanza di cucinare, e magari bene, anche col mare grosso. Certe

roba non abbiamo avuto il coraggio di aprirle. Ah ... "La soupe des lles", la zuppa delle Isole...ma di che saprà? La tengo a casa come una reliquia, e chi la apre?

E se non avete un bravo cuoco, per fermare lo stomaco... almeno

procuratevi pacchi di Cachouets, che dal nome pare un brutto presagio intestinale, ma in fondo sono solo.... noccioline!



Raffaele cuoco



## Diamo vita alle vostre idee.

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



---

**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)

# Una crociera a Venezia

di Gianfranco Iacobone

Nello scorso numero, nell'articolo sul Gargano, avevo promesso che avrei parlato di Venezia, sempre nell'ottica di scoprire le cose nascoste del nostro Adriatico, in alternativa alla solita Croazia. Certo, parlare di scoperta per Venezia è un po' curioso: la conosciamo fin dalle gite scolastiche dell'infanzia. Eppure provate ad immaginare: Venezia è città d'acqua come nessun'altra, quali emozioni può dare raggiungerla dal mare e girarla sull'acqua? E poi: Venezia non è solo dal parcheggio di Tronchetto a Piazza San Marco. Venezia è mille angoli e tutta la sua laguna, che comincia a Chioggia (bellissima) e finisce alle isole di Murano, Burano e Torcello.

La mia prima esperienza in laguna fu nel 1979 con quello che considero il mio maestro di vela, Carlo Ruffino, a bordo del suo Viura di 16 metri, auto-costruito. Era l'epoca degli skipper "esistenziali", personaggi romantici con alle spalle storie complicate. Ricordo, partiti da Chioggia dove Carlo teneva la barca legata al muro di casa, bordeggiare mozzafiato nei canali, soste da amici pescatori a degustare le "mollache" (i granchi nudi, in muta) con buon vino, ed alla fine l'approdo a Torcello, solitaria e solenne.

Scoprii per mio conto Venezia in barca durante la guerra civile in Jugoslavia, nel 1992. Non si poteva



andare "di là", così decisi di andare a Venezia. Una ventina di ore di navigazione (sono 115 miglia da Ancona), e un passaggio di raso a Punta della Maestra (il Po) con i suoi temibili bassi fondali, dove di notte mi prese un colpo di bora scura, ma questa è un'altra storia finita bene nonostante la poca esperienza di allora. Ci sono tornato pochi anni fa, ospite di una barca di amici. Due esperienze bellissime, anche perché in entrambi i casi, grazie al mese di agosto che vede i veneziani tutti fuori per crociera, c'era posto sul "trono degli Dei", la darsenetta dell'Isola di San Giorgio (Compagnia della Vela, ricordate il Moro di Venezia?), di fronte a Piazza San Marco. Aperitivo in pozzetto con davanti il Palazzo Ducale... In entrambi i casi siamo rimasti alcuni

giorni, perché una volta che hai la tua casa galleggiante a Venezia, chi ti dà il coraggio di ripartire?

Dunque, per voi stavolta ho fatto le cose con cura. Ho scritto alla nostra sorella Assonautica di Venezia, e la gentilissima Dr.ssa Elena Magro (direttrice della locale Assonautica) mi ha dato tutte le notizie del caso, che riferisco.

Premessa: la laguna è fatta di canali dragati, è tutto un ambiente artificiale. I canali sono segnati da pali, le briccole, di solito riuniti a mazzo di tre. Un quarto palo in mezzo ai tre segna una deviazione, una via laterale. Non è facile dalla superficie capire qualcosa in questa foresta di pali che dall'alto sarebbero chiari: bisogna andare piano e con una carta dettagliata della laguna sotto gli occhi (oggi il GPS). Se si perde l'allineamento si impatta sul fondo, che però è molle e scende ripido nel canale (ricordo che a pochi metri vedevo chi camminava in 50 cm di acqua con gli stivali prendendo telline...) per cui liberarsi è facile. Lo dico perché l'ho fatto... Si può procedere a vela, ma è obbligatorio il motore acceso.

La prima volta entrai da Chioggia, altra meraviglia della laguna. Una piccola Venezia su un isolotto, ma con caratteristiche tutte sue. All'epoca trovai posto, come si usava allora, fortunosamente. Invito a

ripetere questo tentativo, non me ne voglia il moderno Marina di Chioggia, che si trova a qualche chilometro. Cercherei invece alla Darsena Le Saline (tel. 041 400 530), proprio in centro, o in alternativa alla Darsena Mosella (tel. 041 404 993) o al porticciolo San Felice (tel. 041 550 0488), entrambi a sinistra una volta entrati dalla bocca di porto.

Da Chioggia si può raggiungere Venezia navigando per 12 miglia nella laguna al riparo delle lunghe isole di sabbia abitate, che la Serenissima aveva rinforzato con i "murazzi". Ho il ricordo di vecchie barche accostate all'infinito, borghi quasi ininterrotti di casette colorate, gente che faceva le sue cose sulla "riva" e noi sulla barca, quasi un teatro. Prima l'isola di Pellestrina e poi Lido; tra le due c'è la bocca di Malamocco, dove bisogna stare molto attenti nel traversare, perché è da qui che passano tutte le navi dirette a Porto Marghera. A metà di Lido il canale si allontana dall'isola e punta a Venezia (da lontano già si vede il campanile di San Marco...). Appena dopo l'isola di Poveglia il canale si biforca, il ramo sinistro punta a San Giorgio, e qui se siete stati fortunati troverete il vostro ormeggio di prima classe. Se amate più pace prenderete il ramo destro che porta al "Bacino" (anche per questa via si arriva a San Giorgio), che è il mare interno che parte da San Marco e arriva alla Bocca di Lido. Da qui entrerete, se non sarete passati per Chioggia.

Due sono i porticcioli che ci



vengono consigliati in questa zona da Assonautica Venezia: Marina Santelena, appena entrati dalla Bocca, nella zona dell'arsenale (tel. 0415202675 mail sales@marinasantelena.com e sito <http://www.marinasantelena.com/>) e Vento di Venezia ASD, isola di Certosa, sempre nei pressi (tel. 041 5208588, segreteria@vdsport.it sito <http://www.vdsport.it/>), un porticciolo a vocazione sportiva, ma che potrebbe avere un posto per voi. Aggiungerei, anche se un po' più fuori mano verso nord, quasi a Burano, il Marinafiorita (tel. 041 5301478, mail info@marinafiorita.com, sito <https://www.marinafiorita.com/>). Infine non dimenticate la Compagnia della Vela con la sua darsena dell'Isola di San Giorgio, la prima scelta in assoluto (tel. 041 520 0884) e il Diporto Velico

Veneziano, a Sant'Elena (tel. 041 523 1927). Sono due Club, per cui hanno posto solo se uno dei soci è fuori, ma questo è possibile in alta stagione. La Dr.ssa Magro aggiunge che Murano, Burano e Torcello sono raggiungibili con la barca, i canali sono ampi e adeguati. Basta prestare attenzione ai segnali e accontentarsi di ormeggiare in "riva", senza entrare nei canali interni alle isole. Altrimenti, per i deboli di cuore, si può tenere la barca ferma ed usare i comodissimi vaporetto. Cosa aggiungere: di Venezia e delle sue isole è impossibile cominciare a raccontare, sono un patrimonio dell'Umanità ed ognuno si farà prendere secondo le sue corde personali. La navigazione, se si vuole girare un po' la laguna, è leggermente complessa per noi non abituati. Bisogna andare piano, guardare bene la cartografia, stare anche attenti alle maree. Ma in definitiva non ci sono scogli, solo buon fango... Quanto alle emozioni, basterà alzare gli occhi.

Se tornando a casa vedrete una grande astronave posata sull'Adriatico, non è una invasione aliena ma il rigassificatore di Rovigo. E se poi vorrete spezzare a metà il trasferimento, avete una grande occasione: Ravenna e il suo comodo Marina. Un'altra presenza di Bisanzio, molto più antica di Venezia e in altri modi sorprendente.



# Crociera a Pelagosa

di Claudio Mercurio

**27 luglio 2020** Nonostante la pandemia, le PEC alla Polizia di Frontiera, i termoscaner, la "Libera pratica sanitaria", insomma tutti i lacci e laccioli che quasi quasi ti fanno passare la voglia, anche quest'anno siamo andati in Croazia a "vagar per isole".

Fatte le pratiche di primo mattino in una Sali semi deserta, dopo una tranquilla traversata notturna, ci mettiamo in rotta su Murter, dove passiamo la notte alla ruota nelle placide acque di baia Hramina.

**28 luglio** Ripartiamo alla volta di Kremik, dove arriviamo verso le 18 con il vento in poppa. L'uomo di guardia al marina è beatamente assopito all'ombra della garitta, per cui manifestiamo la nostra presenza in modo soft, rinunciando al solito *fischio alla pecorara*. Il "nostro" porto preferito è quasi vuoto, per cui in breve tempo facciamo gasolio ed ormeggiamo di prua ad un finger del pontile 5. Causa pandemia sono chiusi il market e lo store di attrezzature nautiche, ma in compenso i servizi sono stati completamente rinnovati, risultando ancora più accoglienti e funzionali. Considerato che tutte le previsioni danno bel tempo per qualche altro giorno, optiamo senza indugio per il programma più ardito: mettere in fila senza interruzione le isole più lontane: Biševo, Sušac e la remotissima Palagruža, che ho sognato tutto l'inverno, dopo che un amico mi ha regalato il libricino "Il Ciclope" del noto giornalista/viaggiatore Paolo Rumiz.

Partiti alle 9, nella totale bonaccia, incrociamo solo due pescherecci intenti allo strascico, seguiti da branchi di delfini a pochi metri dalla poppa. Per salvare le reti dai morsi, i marinai gli lanciano qualche scarto, che sembra essere molto apprezzato. Una coppia di tursiopi si stacca dal gruppo e viene



Il faro

sotto la nostra prua, ma ben presto ci lascia, visto che da noi riceve solo esclamazioni di gioia e qualche fischio. Doni troppo immateriali anche per un cetaceo intelligentissimo.

Arrivo a Biševo verso le 14, nella baia di Porat, che ahimè, è alquanto affollata, per cui ci sistemiamo nella parte più esterna, con ancora e cime a terra. Siamo un po' delusi, perché da un'isoletta disabitata ci saremmo aspettati più tranquillità. Non avevamo tenuto in considerazione che nuovi motoscafi veloci, trasportano rapidamente da Vis, Komiža e persino da Hvar, frotte di turisti, attratti dalle celebrate grotte marine dell'*isola di Busi* (buso in dialetto veneto significa anche apertura, grotta).

Comunicazione di servizio: sono stati messi alcuni utilissimi cassonetti dell'immondizia presso l'approdo in cemento in fondo alla baia. Fortunatamente verso sera Porat si svuota quasi del tutto, lasciandoci la possibilità di fare una nuotata nel silenzio fino alla spiaggia di sabbia e tamerici. In una targa affissa davanti ad una vecchia casa in pietra si legge la biografia

di un illustre personaggio nato proprio qui.

**29 luglio** Partiti alle 8,45 arriviamo a Sušac dopo 4 ore di navigazione a motore. Avremmo voluto ormeggiare vicino al molo del farista, ma l'insenatura è già occupata da una nave officina che sta eseguendo lavori di consolidamento della piccola banchina. Non ci resta che andare ad ormeggiare in una cala poco lontano. L'acqua è limpidissima, ma i pesci sono pochi, ad eccezione delle castagnole, che si muovono in evidente frenesia riproduttiva. A bordo del tender, tutto l'equipaggio lascia la barca per fare snorkelling sotto la falesia del faro, impressionante per la vertiginosa verticalità e le fratture, che continuano anche sotto la superficie. Al buio delle spaccature si alternano accecanti tagli di luce che trafiggono l'acqua cristallina, in più punti resa tremolante da gelide sorgenti sottomarine. I versi assordanti della moltitudine di rondini e gabbiani sono la colonna sonora di magici momenti di gioia. Oggi è quasi imbarazzante usare questa parola, quasi scomparsa dal lessico quo-

tidiano (...*mai una gioia!*) ma non trovo un modo altrettanto efficace per descrivere certe emozioni con cinque lettere.

Contagiati (termine invece molto attuale) dall'entusiasmo, risaliamo sullo Zodiac e andiamo ad esplorare le calette della costa sud orientale, che tuttavia offrono uno scenario assai più modesto. Da una barca solitaria proviene il borbottio di un compressore *clandestino* per la ricarica delle bombole. Ci scambiamo occhiate piene di rimpianto, per il desiderio inappagato di poter ammirare questi fondali a noi ingiustamente preclusi.

**30 luglio** E' giunto il momento tanto atteso. Partiamo per Palagruža alle 8, senza riuscire a scorgere il profilo per almeno dieci miglia a causa della foschia. Poi un'inconfondibile sagoma si materializza sempre più nitidamente all'orizzonte, con la sottile striscia scura della costa garganica sullo sfondo. Giunti in prossimità dell'isola, superiamo con cautela alcune tette formazioni sulla punta nord, dal profilo irregolare, come prese a morsi da un gigante. Nulla a che vedere con i tipici faraglioni cilindrici o piramidali che siamo abituati a vedere nei mari italiani.

Gettiamo l'ancora a est dell'unica baia minimamente riparata, al traverso di un tormentato costone di roccia chiara, dove l'erosione ha scolpito la sagoma di un teschio che sembra disegnato da Francis Bacon. L'ancoraggio richiede molta attenzione, perché ci sono scogli semi sommersi e il fondale è un saliscendi irregolare di massi grandi e piccoli, per cui un calumo correttamente generoso rischierebbe di provocare l'incattivimento della catena costretta ad uno slalom tra le rocce. L'ispezione con pinne e maschera è fortemente consigliata. Tutto il paesaggio è dominato dal faro che troneggia con il suo unico occhio di ciclope (immagine coniata da Paolo Rumiz) sull'imponente cono roccioso alto 103 metri. Senza alcuna segnalazione che ne



Piccola Pelagosa

## La storia

L'arcipelago di Pelagosa appartiene geograficamente e geologicamente alla piattaforma italiana e presenta numerose analogie con l'arcipelago delle Tremiti e l'isola di Pianosa. Le isole sono situate a 30 miglia dal porto di Peschici e 26 da Lastovo. Le isole, già abitate in età preistorica, erano conosciute dai Greci e dai Romani col nome di Pelagusa (dal greco pelagos, ossia mare). Secondo una leggenda vi morì e fu sepolto l'eroe troiano Diomede, anche se lo stesso onore viene rivendicato da altre località pugliesi e dalle stesse Tremiti.

Del pur lungo dominio esercitato sull'arcipelago da Venezia sin dalla fine del Medio Evo, non ci sono evidenti testimonianze archeologiche. Anche della dominazione borbonica, cessata con la nascita del Regno d'Italia, non rimase che il dialetto napoletano della piccola comunità di pescatori ischitani che vi erano stati trapiantati, e che scapparono dopo essere stati del tutto dimenticati dal Regno d'Italia.

Approfitando del disinteresse del nostro Paese per queste isole, l'Austria se ne impossessò con un blitz nel 1875, creando un avamposto strategico stabile, la cui

testimonianza emblematica è la costruzione del faro che tutt'oggi possiamo ammirare.

Solo nel 1915, allo scoppio della Grande Guerra, gli Italiani ripresero il controllo dell'arcipelago, che in seguito dovettero difendere dai ripetuti attacchi della marina imperiale, in uno dei quali avvenne il tragico siluramento del sommergibile italiano Nereide. Terminata vittoriosamente la guerra, nel 1920 l'arcipelago di Pelagosa venne annesso al Regno d'Italia, come frazione del comune di Lagosta (ora Lastovo), appartenente prima alla provincia di Zara, poi a quella di Spalato.

A Pelagosa Grande si cercò di ricreare un insediamento permanente di pescatori provenienti dalle stesse famiglie di origine napoletana che i Borboni avevano impiantato alle Tremiti. Durante il periodo italiano vennero costruiti il piccolo osservatorio meteorologico e una cappella nei pressi dell'edificio principale.

Dopo la sconfitta nella seconda Guerra Mondiale, la sovranità dell'isola passò alla Jugoslavia, che la detenne fino al suo disgregamento nel 1991, allorché fu annessa alla Croazia.

# La regata piu' antica

Con le loro caratteristiche barche a vela *gajeti falkuši*, fino all'avvento delle barche a motore, i pescatori di Komiža (Vis) erano gli unici in grado di andare a pesca di sardine a Palagruža.

La presenza di pirati in Adriatico, pressoché costante fin dal tempo degli Illiri e dei Liburni, rendeva molto rischioso per loro avventurarsi in mare aperto. All'epoca della dominazione veneziana, i pescatori cominciarono ad adottare una tattica basata sulla partenza simultanea di centinaia di barche, che trasportavano fino a cinquecento uomini, che così organizzati e numerosi, potevano scoraggiare o respingere gli attacchi.

La flottiglia di gajete, raggiungeva le pescosissime acque dell'arcipelago e si stabiliva a Pelagosa per alcuni giorni, portando acqua, attrezzature da pesca e tutto il necessario per la salagione e la conservazione del

pescato. Con il passare del tempo, la traversata si trasformò nel XVI secolo in una specie di regata, per spirito di competizione marinara, ma anche per convenienza, in quanto i primi che arrivavano alla meta potevano accaparrarsi il punto di approdo migliore. Parimenti, al ritorno, i più veloci riuscivano a spuntare il miglior prezzo del pescato.

La gente di Vis esaltava l'eroismo di questi pescatori che dovevano sopportare fatiche immani, considerando che a volte il percorso doveva essere fatto a remi e che la performance velica delle gajete non era certo quella delle barche moderne. Nacque così la **Palagruzona Rota**, la più antica regata del mediterranea e forse europea, che ogni anno rivive a cura dell'Istituto culturale Ars Halieutica e il supporto organizzativo del comune di Komiža.



Gajet falkusa

indichi la presenza, e distinguibili solo di giorno e molto da vicino, dal mare partono i cavi di una teleferica che arriva fino alla cima della montagna. In assenza di un qualsiasi approdo, questa sorta di ascensore, è indispensabile per trasportare fin lassù i rifornimenti dei faristi ed i bagagli dei pochi turisti che soggiornano nei due appartamenti dell'edificio in pietra su cui svetta la tozza torre conica del faro. Purtroppo, come spesso avviene nei posti più remoti e dimenticati del mondo, la spiaggia è una specie di discarica, alla faccia del cartello che raccomanda di tenere il luogo pulito e non abbandonare i rifiuti nell'ambiente. Nello specchio d'acqua antistante il punto di alaggio della barchetta del farista (solo qualche stuoia di gomma stesa sopra i sassi e un vecchio argano a palo) a circa 15 m di profondità, giacciono parti del fasciame del relitto di una barca di legno e un vasto campionario di ferraglie e detriti, tra cui troviamo carcasse di gronghi e murene e persino bellissime gorgonie strappate dalle reti e rigettati in mare. In uno di questi c'è attaccata una bellissima *Pteria hirundo*, il delicato bivalve a forma di rondine che cresce sulle paramuricee e che ora conserviamo come una reliquia. Nel pomeriggio partiamo per l'esplorazione della vicina Mali Palagruža. Attraversato il Passo di Bogaso, cioè il breve tratto di mare che divide le due isole, entriamo in uno scenografico anfiteatro di rocce dove è incastonata una spiaggia sassosa. I ciottoli uniformemente grigi, rotondi e levigati, presentano disegni di sorprendente bellezza. Lo snorkelling tra grotte, massi e guglie di roccia è un'emozione che vale il viaggio. Meglio se muniti di una muta leggera, guanti e torcia subacquea, si possono visitare anche le grotte più buie, che racchiudono di una vita rigogliosa e coloratissima. Ai lati contrapposti di una stretta fenditura, dove si riesce ad entrare a malapena, le antenne di due aragoste quasi si toccano. Ci sono solo

due metri d'acqua e possiamo ammirarle senza neppure immergerci. Un incontro impensabile altrove, ma non qui.

Tornati in barca ci prepariamo per l'escursione terrestre al faro, che inizieremo poco prima del tramonto. Ci inerpicchiamo su una scalinata disestata che si snoda a zig zag fino a raggiungere un pianoro a mezza costa, dove ci sono i resti di un manufatto in cemento per la raccolta dell'acqua piovana, di uno stazzo diroccato e di muretti di pietra che circoscrivono minuscoli orti incolti. Tutte testimonianze di quanto in passato fosse difficile e precaria la sopravvivenza su questo soglio sperduto.

Già da questa quota si godono panorami straordinari volgendo lo sguardo sia verso le coste dalmate, sia in direzione del Gargano e delle isole Tremiti, quasi invisibili all'orizzonte. Si ha la contraddittoria percezione di essere vicini, ma allo stesso tempo, lontani dal resto del mondo.

In mezzo alla vegetazione, dominata dai capperi, dall'elicriso, dal fico selvatico e dal lentisco, abbiamo incontrato una moltitudine di insetti, qualche ratto e persino una grossa biscia scura. I falchi che volteggiano sopra le nostre teste, di tanto in tanto si esibiscono in picchiate spericolate e lunghi sorvoli a volo radente. E' incredibile come la vita si sia così caparbiamente aggrappata a questo lembo di terra sperduto... nel *Pelago*, appunto.

Percorriamo le ultime rampe della ripida scalinata che porta fino alla sommità del *Monte Castello* dove sorgono la piccola stazione meteorologica e il massiccio edificio su cui poggia la tozza torre conica del faro. Le persiane verdi alle finestre sono spalancate, ma nessuna presenza umana si manifesta. Attraverso le vetrate della lanterna, si distinguono bene i prismi della lente di Fresnel, che sta per accendersi. Vorremmo fare la conoscenza di farista e magari di qualche ospite, ma un cartello bene in vista intima di non proseguire oltre il cancello e



Veduta dal faro

d'altra parte nessuno sembra essere interessato a stabilire un contatto. Peccato! D'altra parte cosa c'era da aspettarsi da chi ha scelto di vivere come un eremita per lavoro, vocazione o addirittura villeggiatura?

**31 luglio** Il programma del mattino prevede lo snorkelling, nella costa occidentale. Raggiungiamo con il tender le formazioni rocciose che avevamo visto in avvicinamento, ma il maestrale alza onde che il piccolo Zodiac non può cavalcare ed inoltre c'è una forte corrente, che ci impone di tornare indietro.

E' venuto il momento di andarsene, perché l'alta pressione comincia a dare segni di cedimento, e non sarebbe igienico farsi sorprendere *qua in mezzo* dal cattivo tempo. Il disormeggio è complicato come era facile prevedere. Ci vogliono un uomo a mare, uno al verricello e un gran lavoro di timone per liberare la catena e salpare l'ancora a bordo. Il ricordo della falesia di Sušac, delle aragoste di Mali Palagruža, delle diomedee e del Ciclope rimarranno impressi nella memoria come i momenti più straordinari della nostra crociera in questo tossico 2020.



**Venuto a mancare il Presidente  
Alfredo Malcarne**

Lo scorso 14 luglio è mancato, per un attacco cardiaco improvviso, all'età di 59 anni, il Presidente di Assonautica Italiana Alfredo Malcarne. Esercita attualmente le funzioni il Vice Presidente vicario Italo Senes, di Assonautica Nord Sardegna. Manifestiamo tutto il nostro cordoglio alla famiglia Malcarne ed auspichiamo che gli organi statutari possano al più presto ripristinare l'intero organigramma, in scadenza il 30 novembre 2020, in modo da assicurare continuità all'operare dei nostri organismi centrali.



**Salone di Genova**

Una bella prova di "resilienza" è stata data quest'anno dal Salone, in quanto unica manifestazione fieristica nautica confermata in Europa, nonostante la minaccia covid. Dal 1 al 6 ottobre la manifestazione si è regolarmente svolta, diffondendo le sue novità anche in via telematica. Noi purtroppo, per la prima volta in vent'anni, non abbiamo potuto organizzare il pullman, servizio che era molto apprezzato dai diportisti, da Civitanova a Pesaro. Troppo rischio, già si capiva a settembre. Questo era l'anno da auto proprie.



**Orche aggressive. E gli squali anche.**

Dopo ripetute segnalazioni bisogna ammettere che non si tratta di episodi ma di una realtà: gruppi di orche hanno manifestato intenzioni aggressive verso le imbarcazioni

da diporto, negli ultimi mesi, nell'ampia area atlantica che va dalle Azzorre alle coste del Portogallo-Gibilterra. Le Autorità spagnole hanno riferito di cinque incidenti, in due casi con danneggiamento del timone e richiesta di soccorso e con ferimento di un membro dell'equipaggio, ed hanno interdetto l'area alla navigazione da diporto. Come sappiamo dal passato (ricordate i casi del Guia di Falk e del Surprise di Fogar, affondati?) le orche hanno un cranio a sperone molto resistente e possono attaccare appunto ad impatto frontale. Ci si chiede quali possano essere le ragioni di questo comportamento non casuale, data l'intelligenza di questi mammiferi. Una ipotesi è lo stress alimentare dovuto alla pesca intensiva di tonni in quell'area. L'altra è che dopo mesi di confinamento da covid, il ritorno in massa delle imbarcazioni sia stato percepito come una minaccia al territorio. Il nostro Raffaele (articolo a pag. 12) durante la sua traversata atlantica, aveva segnalato già in aprile dopo le Azzorre un avvicinamento di orche con ripetuti passaggi a raso, cosa mai vista prima da nessuno dell'equipaggio. Ci aveva anche inviato un bel filmato che è sulla nostra pagina FB. Forse erano i primi segni di questo comportamento.

Invece in Australia si è registrata la settima vittima del 2020 da squali, un surfista. Finora la media locale era di un caso all'anno, e bisogna risalire al 1934 per contare tanti casi. Secondo gli esperti il riscaldamento del mare potrebbe aver impoverito la barriera corallina, e gli squali cercano cibo altrove. Anche qui, ci siamo di mezzo noi umani...



**La nuova banchina nord di Marina Dorica**

Si è concluso l'importante e costoso lavoro di banchinamento di parte del molo Nord (diga di sopraflutto) reso indispensabile dall'insabbiamento che aveva reso inutilizzabili un terzo dei posti barca, quelli di levante. Il problema, che si era evidenziato già nei primi anni, erano dei "soffioni" di acqua che con le variazioni di marea filtravano sotto la diga portando sabbia. Dopo varie ipotesi di restauro, tutte impraticabili, si è optato per un esteso banchinamento di una quindicina di metri di larghezza per circa 100 di lunghezza, reso possibile dall'ampiezza della darsena in quel punto, che ha fermato ogni infiltrazione e ripristinato l'uso dei posti barca.



**Patenti nautiche**

Una correzione dell'art. 39 del Codice della Nautica rende di nuovo possibile condurre un fuoribordo a due tempi a iniezione fino a 40,8 hp e con cilindrata fino a 900cc senza patente nautica. Ricapitoliamo quindi le situazioni che richiedono la patente: oltre le 6 miglia, o moto d'acqua, sempre; entro le 6 miglia se il motore ha potenza superiore a 40,8 cv (30 kW) o se ha cilindrata superiore a 750cc (o 900 se 2 tempi a iniezione, come detto) o in ogni caso 1000cc se benzina fuoribordo o 1300 se entrobordo; per il diesel il limite è 1300cc se sovralimentato e 2000cc se non.

**Oceanbird, nave cargo a vela**

E' nato in Svezia, dopo molte sperimentazioni cadute nel vuoto, il primo prototipo commerciale di nave cargo di 200 metri "a vela" oltre che a motore. Le cinque vele sono ali rigide alte 80 metri che possono ridursi in altezza secondo il vento, e dovrebbero assicurare una traversata atlantica in 12 giorni (contro 7 a motore) risparmiando il 90% del carburante. Il trasporto marittimo è responsabile di una parte importante delle emissioni che danno effetto serra, ed è in continuo incremento. La nave sarà varata nel 2024.



**Tommaso Tamblè terzo italiano E-sailing**

Durante il confinamento primaverile, quando tutto era fermo, la FIV centrale lanciò un campionato di vela virtuale nazionale sulla piattaforma E-sailing, diffusa in tutto il mondo. Se qualcuno lo ha giocato o solo visto (a suo

tempo lo avevamo promosso), avrà notato che si tratta di una cosa seria: le regole di regata, la rapidità delle decisioni, la tattica non sono diverse da quelle di una regata reale. Manca solo la condotta ottimale della barca, ma in compenso le barche sono davvero tutte uguali. La finale si è giocata alla vigilia della scorsa Barcolana. Dei 160 concorrenti iniziali si sono sfidati i 16 migliori, e tra questi (anche nomi importanti della vela) il nostro Tommaso Tamblè è salito sul podio, come terzo assoluto. Tommaso non è solo velista virtuale, ma anche un bravo velista reale, fin dall'infanzia passata sulle derive agonistiche. Trovate maggiori dettagli sul sito della X Zona alla pagina <https://www.decimazona.it/sul-podio-del-campionato-e-sailing-lanconetano-tommaso-tamble/>





**IN OCCASIONE DEL NOSTRO 20° ESIMO ANNO DI ATTIVITA' ABBIAMO DECISO DI RISERVARE AI SOCI DELLE ASSOCIAZIONI NAUTICHE UNO SCONTO DEL 25% SUGLI ACCESSORI**



**VENDITA BARCHE, MOTORI E ACCESSORI NAUTICI -  
TAPPEZZERIA NAUTICA - CARROZZERIA NAVALE -  
LAVORAZIONI IN VTR - RIMESSASSIO ESTIVO / INVERNALE  
CON VARO E ALAGGIO - TRASPORTO BARCHE.**

**VIA DELLA TECNICA, 4 FALCONARA MARITTIMA (AN) 60015  
TEL. 0716622446 CELL. 331 6552614 C.F. BLD GZL 69P 54A 271H  
P.IVA 02397770427 [WWW.MARINEYACHT.IT](http://WWW.MARINEYACHT.IT)  
[G.CANIGGIA@MARINEYACHT.IT](mailto:G.CANIGGIA@MARINEYACHT.IT) - [MARINEYACHT@PEC.IT](mailto:MARINEYACHT@PEC.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%**