

# ASSONAUTICA

## Ancona

Anno 8, n. 21 - Giugno 2021

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

**Croazia, le norme**

**La barca piccola**

**Atlantico controvento**

**I nuovi CdA**

# Mansini

## CENTRO OTTICO

**Optometri** **dal 1966**

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

**MS**  
MARINE YACHTS  
SERVICES  
ALLESTIMENTI NAVALI

CONCESSIONARIO  **SELVA**



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

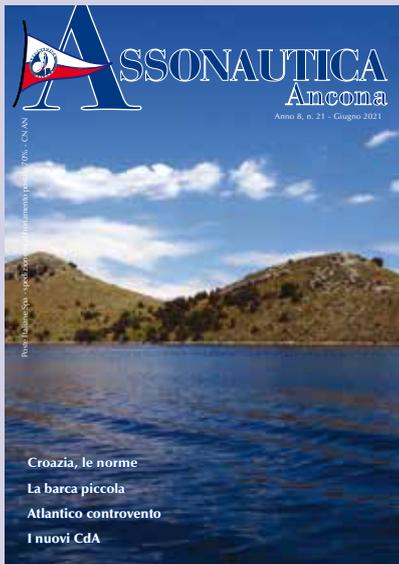


**VENDITA BARCHE, MOTORI E ACCESSORI NAUTICI -  
TAPPEZZERIA NAUTICA - CARROZZERIA NAVALE -  
LAVORAZIONI IN VTR - RIMESSAGGIO ESTIVO / INVERNALE  
CON VARO E ALAGGIO - TRASPORTO BARCHE.**

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)

## Sommario

- 3 Editoriale
- 4 Commiati
- 5 Attività a distanza
- 6 Crociera sociale
- 7 Regate - Conerissimo
- 8 Le regole per navigare verso la Croazia
- 10 La grande vela
- 12 Studente del Nautico intervista il navigatore Giovanni Soldini
- 14 Una traversata particolare
- 17 Aiuto, il temporale!
- 20 La barca piccola
- 22 Notizie in breve



Croazia, isole Kornati

## Assonautica Ancona

già Newsletter Assonautica Ancona  
anno 23 n. 69

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

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

Ancona, Giugno 2021

Stampato in 700 copie

Publicato online sul sito

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

Cari amici,  
sembra che stiamo tornando alla normalità e l'arrivo dell'estate, la nostra stagione per eccellenza, ci riapre la porta verso il mare per poter dare sfogo alla nostra grande passione. Ora però devo comunicare le novità circa i nuovi consigli di amministrazione del Consorzio Vanvitelli e de La Marina Dorica in quanto scaduti il 30.04.2021.



Come sapete il CdA del **Consorzio Vanvitelli** ed il suo Presidente vengono nominati dall'Assemblea dei soci dove ogni circolo, in rapporto alle azioni possedute, propone i propri rappresentanti (15 in totale) e così questo è il risultato:

LEGA NAVALE ANCONA, Claudio Ciarmatori (Presidente) e Mauro Vecchietti

ANCONA YACHT CLUB, Ennio Molinelli, Riccardo Refe, Mario Boccosi, Leandro Provinciali.

ASSONAUTICA ANCONA, Paolo Manarini, Antonietta Masturzo, Leonardo Gentili.

SEF STAMURA, Michele Pietrucci, Luigi Lanari.

ASSOCIAZIONE PESCASPORTIVI, Igino Ferri, Claudio Nicola.

CLUB AMICI DEL MARE, Sauro Scolpati.

DOPOLAVORO FERROVIARIO, Loris Simonetti.

Il Consiglio della società **Marina Dorica** è nominato come da statuto per due componenti dal Comune di Ancona di cui uno come Presidente e gli altri 5 membri su proposta del Consorzio Vanvitelli dall'Assemblea dei soci; questa ne è risultata la composizione:

COMUNE DI ANCONA GianMario Raggetti - Presidente; Guido Guidi, Consigliere

ASSONAUTICA ANCONA Gianfranco Iacobone - Vice Presidente

ANCONA YACHT CLUB Ennio Molinelli, Consigliere

LEGA NAVALE ANCONA Galliano Ippoliti, Consigliere

SEF STAMURA Luigi Lanari, Consigliere

ASSOCIAZIONE PESCASPORTIVI Federico Pelosi, Consigliere.

Il Prof. Raggetti, nuovo Presidente, è stato Professore Ordinario presso la Facoltà di Economia di Ancona ed esercita tuttora numerose funzioni di ricerca e consulenza in campo economico.

Ricordo che lo statuto di questa società prevede che i membri non possano essere rieletti dopo due mandati consecutivi e quindi ciò ha portato ad un completo rinnovo della composizione del suo CdA ed anche che in tale coincidenza è avvenuto il pensionamento del Direttore Leonardo Zuccaro, al quale va un nostro grande ringraziamento, e la sua sostituzione con la nomina dell'Ing. Alessandro Domogrossi.

Sono stato presente negli ultimi due mandati nel CdA de La Marina Dorica e devo dire che sono soddisfatto di quanto fatto in questo periodo, del quale renderò conto nel prossimo numero del nostro periodico, sottolineando che i risultati raggiunti sono dovuti ad un lavoro di squadra che perseguiva unitariamente il proprio intento senza sventolare bandiere di appartenenza; spero quindi che il nuovo CdA lavori in questo stesso modo mantenendo l'obiettivo della economicità ed efficienza nella gestione della società a beneficio esclusivo dei diportisti. Il nostro rappresentante Gianfranco Iacobone, con responsabilità della vicepresidenza di Marina Dorica, sicuramente sarà all'altezza della situazione e vi porterà tutta la sua esperienza, passione e serietà.

*Paolo Manarini, Presidente*



*GianMario Raggetti*

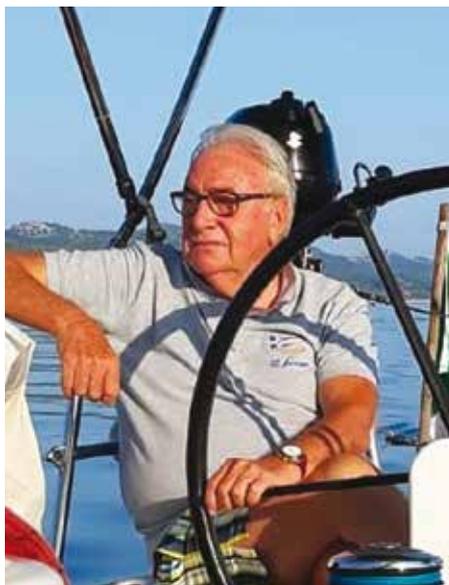
# Commiati

Non ci era mai successo di dover dedicare una pagina ai “commiati”, che è un modo di dire per non nominare ciò che è innominabile. Ma questi sono tempi speciali, ed è giusto fare anche questo.



Salutiamo per primo Franco Pasqualini, il Capitano.

Non c'è bisogno di presentarlo, ma ricorderemo comunque che ha creato e diretto per trent'anni la nostra Scuola Patenti Nautiche, dopo aver navigato come Capitano di Macchina nella marina mercantile. Ha portato alla patente molte centinaia di allievi, forse mille; tanti sono rimasti nostri soci. Solo da due anni aveva smesso, alla soglia degli 80 anni; avevamo insistito molto perché continuasse, ma giustamente sentiva di avere bisogno di riposo. Un brutto male era in agguato, anche se non lo ha saputo fino all'ultimo. Era famoso per lo stile “rude” (ma di cuore buono) con il quale pretendeva dagli allievi che non si limitassero a prendere un titolo legale, ma che diventassero marinai. Perché, come diceva sempre, “l'esame vero poi lo fa il mare”. E lui nel mare si è voluto disperdere, dalla sua barca Jole, che ci aveva lasciato perché continuassimo ad insegnare.



Un altro amico che ci ha lasciato, lui per il covid (proprio quando questa malattia cominciava a mollare la presa) è Nicola Basti. Nicola è stato per molti anni Presidente della Lega Navale e consigliere in Marina Dorica. Abbiamo superato insieme momenti anche difficili per il nostro porto, sempre in totale sintonia. Da poco anche lui, sembra destino, libero da cariche ed incarichi, pensava di dedicarsi alla barca e a quelle cose che durante la vita spesso si trascurano perché c'è troppo da fare. Non ha fatto in tempo. Ciao Nicola, naviga in pace.



E poi come non ricordare Giancarlo Baldini, per tutti Bubu? Se avevamo un problema con il motore della barca lui era lì, calmo e competente. E si capiva che giocava la partita dalla parte di noi diportisti, sempre corretto. Poi aveva sempre quel buon umore che non guasta mai. Anche lui ha ceduto al covid, continuando a lavorare fino a che non è stato male, nonostante una certa età. Al mattino, dopo una sosta obbligata al bar di Marina Dorica, cominciava il “giro di visita” dei suoi pazienti, i motori. I problemi con lui non erano mai gravi, sempre risolvibili. Ciao Bubu, hai lasciato tantissimi amici a Marina Dorica!



*Saluto a Babu*

# La vita ai tempi del covid

## Come abbiamo resistito alla pandemia

Ci stiamo mettendo alle spalle, speriamo, questo anno e mezzo da incubo. Cosa abbiamo fatto, in Assonautica Ancona, per "galleggiare" e mantenere quello che si poteva della nostra attività? Nei limiti di ciò che era consentito, il massimo; anche se può sembrare poco.

Certo, la sede è stata poco accessibile, in alcuni periodi del tutto chiusa e non presidiata, in altri solo ufficio chiuso ai soci, in altri ancora ad accesso limitato. Nessuna attività sociale in sede, ci mancherebbe...

Eppure, vediamo:

L'attività istituzionale (consigli ed assemblee) è proseguita regolare, via zoom, senza che la comunicazione tra noi e con i soci avesse a risentire della situazione. Anche questo periodico è uscito regolarmente.

I corsi per patente nautica sono continuati (in alcuni periodi con

didattica a distanza) registrando anzi una impennata di iscrizioni, ed anche buoni risultati agli esami.

Anche i corsi di vela sono continuati, nei periodi meno critici, come questo maggio ad esempio, che vede in mare otto allievi per il corso di perfezionamento e quattro per quello di iniziazione.

L'attività sportiva della ASD dipendeva strettamente dalle autorizzazioni. Lo scorso anno siamo riusciti a fare la Regata di Primavera e il Conerissimo (senza assembramenti), poi è scattato il blocco delle autorizzazioni. Però sono state le uniche regate ad Ancona, accanto alla Regata del Conero. Quest'anno, dopo l'annullamento del Luca's Days e della Regata di Primavera, stiamo per fare (mentre scriviamo) il Conerissimo. La prima regata della stagione ad Ancona.

E le belle serate del sabato con i racconti di viaggi e navigazioni? Certo, quelle non si sono potute fare. Ma non abbiamo certo mollato: insieme all'associazione Ankon Cultura Gianfranco Iacobone ha tenuto su zoom 12 conferenze sul mare e i luoghi dell'Adriatico e del Mediterraneo orientale che sono state molto seguite dai nostri soci e da molti altri. Una media di 70 collegati ogni serata, anche 100. Nove di queste conferenze sono sul canale YOUTUBE ASSONAUTICA ANCONA (basta scrivere così e si accede) e sono state viste, in differita, da una media di 300 persone ciascuna.

Insomma, la vita è continuata. Ma ora speriamo di tornare dal virtuale al reale, anche se questa esperienza ci ha insegnato che, se si vuole, tutto si può fare anche nelle peggiori condizioni.



Una seduta del Consiglio in remoto

# La crociera sociale 2021 in Sardegna

La crociera dello scorso anno nella Sardegna di sudovest (Cagliari – Capo Teulada – Sant’Antioco – San Pietro Carloforte) era stata rinviata causa pandemia, ed ora eccoci pronti. La destinazione è la stessa, gli equipaggi (trenta partecipanti e tre skipper) sono più o meno gli stessi con qualche sostituzione, il periodo scelto, per avere una situazione sanitaria più tranquilla, non è quello tradizionale di fine giugno, ma la prima settimana di settembre. Ci attendono a Cagliari, che raggiungeremo con la nave, tre bei cinquanta piedi, gli stessi prenotati alla “Cagliari Sailing Charter” lo scorso anno. Insomma, facciamo finta che questo ultimo anno non ci sia stato, e la vita anche nautica riprende!



**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)**

# Conerissimo 2021, il 13 giugno

La più bella delle nostre regate, la Conerissimo, quest'anno si presenta rinnovata. Quando leggerete queste righe si sarà già tenuta, speriamo con un bel vento. La novità di quest'anno è il sostegno di due grandi Istituzioni, il Comune di Numana e il Parco del Conero, che hanno apprezzato questo evento che riapre la stagione velica. E noi, in risposta, abbiamo voluto "abbracciare" con il percorso il Conero fino in fondo, portando la boa davanti al porto di Numana. Sarà un bello spettacolo per tutta la costa, oltre che per i regatanti, che vedranno le pareti verticali del Conero e le Due Sorelle da vicino, e dovranno vedersela con le rotazioni del vento e le correnti che il nostro monte si diverte a mandare a mare.

Nel riquadro sottostante trovate il calendario Intercircoli delle regate 2021. Purtroppo alcune sono già saltate, causa covid.



## CALENDARIO VELA D'ALTURA 2021

a cura del Comitato di coordinamento per la Vela d'Altura dei circoli velici di Ancona, Numana e Senigallia

MANIFESTAZIONE	DATA	CIRCOLO ORGANIZZATORE	TIPO DI REGATA
Platu 25 Campionato Primavera Adriatico	8, 9, 22, 23 maggio	Club Nautico Senigallia	
Regata di Primavera	23 maggio (rec 30 maggio)	A.S.D Assonautica Ancona	ORC - Stazza FIV
<i>Italian cup</i>	<i>5 e 6 giugno</i>	<i>Club Vela Portocivitanova</i>	<i>ORC</i>
Conerissimo	13 giugno (rec. 20 giugno)	A.S.D Assonautica Ancona	ORC - Stazza FIV
Trofeo Riccardo Steconi	20 giugno (rec. 27 giugno)	S.E.F. Stamura	ORC - Stazza FIV
XXVIII Middle Adriatic Offshore Cup	24-26 giugno	L.N.I. Sez. Ancona	ORC - Stazza FIV
Regata per la Vita Senigallia - Ancona	18 luglio	Com. Intercircoli - Marina Dorica	Libera
<i>Civitanova - Sebenico</i>	<i>22 - 25 luglio</i>	<i>Club Vela Portocivitanova</i>	<i>ORC</i>
XII Trofeo Colle Guasco x 2	19 settembre	L.N.I. Sez. Ancona	ORC - Stazza FIV
Regata del Conero	26 settembre (rec. 3 ottobre)	Com. Intercircoli - Marina Dorica	Libera
Amici in Vela	3 ottobre (rec. 10 ottobre)	Amici del Mare A.S.D.	Stazza del Conero
<i>Barcolana</i>	<i>10 ottobre</i>	<i>Soc. Velica Barcola Grignano</i>	<i>Libera</i>
Platu 25 Campionato autunnale Adriatico	30, 31 ottobre 13, 14 novembre	Club Nautico Senigallia	
<b>CAMPIONATO INVERNALE DEI CIRCOLI ANCONETANI (CICA)</b>			
Campionato Inv. Ancona (Regata d'Autunno)	17 ottobre (rec 24 ottobre)	Comitato Intercircoli- A.S.D. Assonautica An	ORC - Stazza FIV
Campionato Invernale Ancona	31 ottobre (rec 7 novembre)	Comitato Intercircoli- S.E.F. Stamura	ORC - Stazza FIV
Campionato Invernale Ancona	14 novembre (rec 21 novembre)	Comitato Intercircoli- AYC	ORC - Stazza FIV
Campionato Invernale Ancona	28 novembre (rec 5 dicembre)	Comitato Intercircoli- L.N.I Ancona	ORC - Stazza FIV
Campionato Inv. Ancona (Regata di Natale)	12 dicembre (rec 19 dicembre)	Comitato Intercircoli- A.S.D. Assonautica An	ORC - Stazza FIV

# Le regole per navigare verso la Croazia

## Ultime novità su tasse e documenti

di Roberto Cecchi

Anche quest'anno la Croazia non entrerà a far parte dell'area Schengen (l'area UE in cui sono aboliti i controlli alle frontiere interne); le ultime notizie vedono purtroppo il rinvio dell'adesione addirittura per la seconda metà del 2024.

Ciò significa che saranno necessarie le consuete pratiche di uscita dall'Italia e relativo ingresso in Croazia (come da Regolamento UE 399/2016 del 09 marzo 2016 e succ. modifiche) e ci troveremo quindi a fare la solita trafila in terra dalmata in ingresso ed uscita tra gli uffici di Polizia e Kapetanija (come noto le pratiche doganali sono state già abolite nel 2013 a seguito dell'ingresso nell'UE).

A metà di aprile è inoltre comparso un aggiornamento sul sito dell'Ente del Turismo croato <https://www.nautika.evisitor.hr/?lang=it#store> dove si legge testualmente che "... dal 2021, il portale è l'unico modo per pagare la tassa di soggiorno per i diportisti, che finora veniva pagata nelle capitanerie portuali e nelle filiali".

In effetti la possibilità di pagare la tassa di soggiorno online non è una novità, in quanto esisteva già dal luglio 2020; da quest'anno sembrerebbe però che non sia possibile il pagamento come di consueto presso le sedi delle Capitanerie croate. Segnaliamo in particolare che il pagamento della tassa di soggiorno può essere effettuato a forfait, in base alla lunghezza dell'imbarcazione, o per occupanti effettivi. La seconda ipotesi si può rivelare particolarmente conveniente per chi naviga in equipaggio ridotto di due/tre persone (verificate il risparmio facendo le simulazioni sul sito).

Quanto sopra non escluderebbe

in ogni caso l'obbligo di effettuare ingresso ed uscita in Kapetanija, visto che oltre alla registrazione dell'imbarcazione deve essere pagata la "Tassa per la sicurezza della navigazione", che ha validità annuale con scadenza il 31 dicembre di ogni anno (simulatore disponibile su <https://enautika.pomorstvo.hr/#/public/dashboard>). Sicuramente la possibilità di pagare online la tassa di soggiorno è utile specie se si vuole prolungare il periodo di crociera rispetto al periodo iniziale di pagamento. Vedremo se le Capitanerie croate saranno comunque in grado di ricevere il pagamento della tassa di soggiorno per chi non vuole pagarla online (negli anni abbiamo visto spesso che sulle isole le norme imposte da Zagabria non sono applicate alla lettera...).

Riepiloghiamo quindi quelle che - in base alle conoscenze al momento in cui andiamo in stampa - sono le pratiche da espletare per la navigazione in acque croate partendo dal nostro Marina Dorica nel 2021 (utile scaricare l'APP Nautical Info Service Croatia e da lì consultare "regole per la navigazione"):

### **Uscita dall'Italia ed ingresso in Croazia**

**a)** dichiarazione di partenza verso destinazione extra Schengen da rendere a Polmare Ancona - La comunicazione dovrà avvenire almeno quarantotto ore prima, all'indirizzo mail: [frontpolmare.an@pecps.poliziadistato.it](mailto:frontpolmare.an@pecps.poliziadistato.it), e dovrà essere confermata il giorno della partenza, nella fascia oraria

07-13, con comunicazione telefonica allo 07122747223 (si veda la circolare della Polmare di Ancona ed il modulo da utilizzare nel sito Assonautica Ancona alla sezione Normative - Normative nautiche);

**b)** pratiche di ingresso in Croazia presso le Autorità di Polizia (nel porto più vicino rispetto alla rotta di ingresso nel Paese, salvo "transito inoffensivo" escludendo cioè la sosta e la navigazione nelle "acque interne" (cfr. Convenzione di Montego Bay); per rendere più rapido il disbrigo delle pratiche consigliamo di precompilare la lista equipaggio disponibile nel nostro sito (Normative - Normative nautiche) e che, di norma, è accettata in tutti i posti di Polizia croata;

**c)** pratiche di ingresso presso la Capitaneria locale con contestuale pagamento della tassa di soggiorno (salvo che non venga confermato l'esclusivo pagamento a mezzo portale) e della Tassa per la sicurezza della navigazione.

Sono richiesti i seguenti documenti:

- un documento comprovante che l'unità è omologata per la navigazione, ovvero per le imbarcazioni da diporto la "Licenza di navigazione" (ultimamente hanno controllato anche la validità del Certificato di sicurezza);

- il documento comprovante che la persona che comanda l'unità è abilitata al comando,

conformemente alle norme in vigore nel paese di bandiera o conformemente alle norme in vigore nella Repubblica di Croazia (la patente nautica);

- il documento comprovante la stipulazione di una polizza assicurativa per responsabilità civile verso terzi;

- il documento comprovante la proprietà o il conferimento di una procura che autorizza all'uso dell'unità (se l'utilizzatore non è l'intestatario della Licenza di Navigazione o similare per imbarcazioni con bandiera estera).

## **Uscita dalla Croazia ed ingresso in Italia**

**a)** pratiche di uscita in Capitaneria croata e presso le Autorità di Polizia;

**b)** comunicazione di Libera Pratica Sanitaria Semplificata a USMAF Ancona come da circolare nr. 0020849-15/06/2020 del Ministero della Salute tutt'ora valida, salvo successive modifiche, sino al termine dello stato di emergenza per la pandemia COVID-19 disponibile nel nostro sito alla sezione (Normative – Pandemia da COVID-19);

**d)** comunicazione telefonica alla Polmare Ancona allo 07122747223 nella fascia oraria 07-13 riguardante l'arrivo ad Ancona

Al momento non ci è dato sapere quale sarà la documentazione sanitaria richiesta dalle Autorità croate e italiane rispetto alla normativa COVID-19, sia in ingresso in Croazia, sia al rientro in Italia; ovviamente dipenderà dall'andamento della pandemia nei rispettivi Paesi e dalle disposizioni impartite dall'UE e dai singoli Stati (per informazioni ed aggiornamenti visitare il sito <http://www.viaggiare Sicuri.it/>).

## **E i natanti?**

I natanti, ovvero barche che navigano senza essere immatricolate e quindi senza battere bandiera, sono una peculiarità tutta italiana e restano tali fino a che si trovano in acque italiane. Appena escono dalle acque territoriali italiane divengono degli ... UFO.

Ricordiamo che i natanti non possono navigare oltre le 12 miglia dalla costa, indipendentemente dalla categoria CE di omologazione. La Francia con un accordo

appositamente stipulato tollera la navigazione dei "natanti italiani" nelle sue acque, la Slovenia e la Grecia lo hanno vietato categoricamente.

In Croazia le norme vigenti da diversi anni vietano di fatto la possibilità di navigare senza documenti di bandiera, ovvero senza un documento che attesti la proprietà dell'imbarcazione, ma l'ingresso nelle acque del paese è stata spesso tollerata ed autorizzata dalle locali capitanerie. Sappiamo che l'anno scorso (2020) ci sono stati diversi respingimenti e non siamo qui a consigliare di contravvenire quanto meno alle norme italiane (va bene, si può arrivare in Croazia facendo il periplo, ma occhio al passaggio in Slovenia...).

Riepilogando, come al solito un mare, anzi un oceano, di pratiche burocratiche.

Speriamo almeno nel bel tempo.

Sul nostro sito  
**[www.assonautica.an.it](http://www.assonautica.an.it)**  
tutte le Normative nautiche aggiornate:

- Ordinanze CP Ancona
- Normativa nautica da diporto
- Pesca sportiva e ricreativa
- Navigazione in Croazia

PAGAMENTO LISTINO PREZZI COVID-19 CONTATTO IL MIO ACCOUNT ITALIANO

# Tassa di soggiorno per diportisti

Pagamento on-line della tassa di soggiorno per proprietari o usufruttuari di imbarcazioni

# La grande vela

di Gianfranco Iacobone

Dopo un inverno nel quale abbiamo praticato ben poca vela, parliamo di quella grande vela che ci ha comunque appassionato: la Vendée Globe e la Coppa America. Ne parliamo a modo nostro, da appassionati più che da tecnici.

La Vendée è sempre la regina delle regate, e questa volta con Giancarlo Pedote ci ha regalato una grande soddisfazione, e noi lo abbiamo seguito assiduamente sulla nostra pagina Facebook. Con il suo ottavo posto Giancarlo ha conquistato il miglior piazzamento di sempre di un italiano in questa durissima regata in solitario, il giro del mondo senza scalo. Dopo Capo di Buona Speranza ha agganciato il gruppo dei primi e non lo ha mai mollato, amministrando con prudenza le sue energie e quelle della barca, tanto che a volte ci ha fatto sperare addirittura in un risultato clamoroso, dato che i primi erano tutti riuniti in poche miglia. Parliamo però anche delle barche. Ad ogni Vendée ci si aspetta un nuovo record, ma questa volta il giro è durato una settimana più del precedente. In vent'anni è la seconda volta che capita di non migliorare il tempo. Francamente questa corsa a battere il tempo la trovo un po' senza senso e spiego perché. I tempi si possono battere solo (meteo a parte, che questa volta non ha aiutato) estremizzando le barche. La corsa ad estremizzare ha fatto ritirare per avaria alcuni dei favoriti ed ha fatto spezzare in due una barca in condizioni di mare non proprio estremo. Se il più veloce deve essere anche il più insicuro, ha senso insistere? Non si potrebbe creare una formula che premia la bravura, il fattore umano, magari anche a costi più accessibili, come dice il veterano Le Cam, così che bravi skipper possano partecipare in maggior numero? Poi i foil: la flotta era divisa in tre categorie: foil aggiornati al 2019, più grandi, foil di qualche anno fa (Pedote

era di questi) e nessun foil. Bene, nel gruppo di testa, arrivato tutto assieme, c'erano esemplari di tutte e tre le razze. Pedote ha dichiarato che molto spesso doveva ritirare i foil. Dunque il foil ha senso in un giro del mondo in solitario che passa per l'oceano australe? Infatti per la prossima edizione il comitato organizzatore ha deciso di imporre foil piccoli, ma poteva osare di più (cioè eliminarli).

La Coppa America è stata l'altro grande evento, che ci ha tenuti svegli la notte. Qui il discorso sulle tecnologie è diverso, e dissenso da chi dice che questa non è vela. Altro che se è vela! Certo, è anche una sfida tecnologica, e il fattore umano non conta più come una volta. Si può anche pensare ad una coppa America a scafi dislocanti come una volta, sarebbe

altrettanto o più affascinante, però rinunciare al progresso tecnologico no, non si deve. Che poi sia per la Coppa America o per altri eventi, comunque si deve andare avanti. È stato il trionfo del concetto di vento apparente, che ha sovvertito tutte le nostre conoscenze sulla vela: barche che vanno di bolina anche col vento in poppa, che "cadono" nei propri rifiuti quando strambano, che mandano vento disturbato all'avversario non sulle linee che conosciamo noi ma su altre linee, e ad enormi distanze. Qui veramente tutto è lecito, a livello di regole sui progetti, ed anche di budget. Una sola cosa, credo, non è lecita: inventare regole complesse da tradurre in progetti con tempi così stretti da ridurre il numero dei possibili sfidanti. Va bene pensarle tutte per tenersi la Coppa, è sempre



stato così, ma non a livello di cercare di giocare da soli o con il solo amico del cuore. Questo no, speriamo di non doverlo vedere. Detto questo, i nostri sono stati grandissimi sia come regatanti che come progettisti: non potevano fare di meglio, contro una barca che aveva un 5% di velocità in più. Di

sicuro erano gli unici che avrebbero potuto battere i detentori, e dire questo quando gli altri sfidanti erano inglesi ed americani non so se ci rendiamo conto di cosa voglia dire...



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

# STUDENTE DEL NAUTICO INTERVISTA IL NAVIGATORE GIOVANNI SOLDINI

*Roberto Strappati nel porto lo conosciamo tutti. Oggi impegnato a fondo nella cantieristica, nel mondo della vela e nelle regate, molti anni fa era uno studente del Nautico ed ebbe l'avventura di intervistare*

*Giovanni Soldini. All'epoca Soldini non era famoso come adesso, ed aveva accettato il nostro invito (tramite Ugo Marinelli) e quello del Nautico. Ecco l'articolo che Roberto scrisse quella volta: non c'è tanto*

*da aggiungere, è attuale ora come allora. Nella foto del marzo 1997, davanti alla nostra vecchia sede ("la casetta") vedete Soldini con alcuni di noi. Qualcuno purtroppo non c'è più...*



Marinaio per vocazione, scappò di casa a quindici anni per sfuggire ad un padre troppo autoritario, che voleva programargli la vita, e ad una città grigia e nebbiosa.

Giovanni Soldini, trentadue anni, ha sbalordito il mondo vincendo due anni fa, con la sua barca Kodac, la regata transatlantica a vela per solitari.

Eccolo qui al Nautico di Ancona, per partecipare ad un'Assemblea d'Istituto. Gli chiedo subito quale sia il suo rapporto con il mare e con le regate. Mi risponde che è un autodidatta e che non ha un approccio specifico con il mare.

*"Ci sono molti timonieri, tattici, randisti più bravi di me – ripete – ma penso che, quando si è per mare, bisogna cavarsela in ogni situazione: dal far da mangiare a riparare una vela, da compiere manovre con il mare in tempesta al conoscere la meteorologia. Quello che conta – continua – è l'atteggiamento mentale; difatti, davanti ad un problema, non bisogna scoraggiarsi, ma riuscire a trovare al più presto una soluzione."*

***Gli chiedo se ha una lunga esperienza di navigazione.***

*"Ho cominciato presto a navigare, dai 15 ai 25 anni; come marinaio*

*ho effettuato sette-otto traversate (atlantiche, ndr)."*

***"E la solitudine in mare?"***

*"Non è un problema, non mi pesa affatto, perché, dopo un po' di tempo che navighi, entri in sintonia con la barca che t'impone ritmi, ti "parla" attraverso i rumori che fa o da come s'inclina e tu devi fare quello che chiede. E' lei che ti porta e tu diventi lo strumento per farla andare sempre al massimo".*

***"E la vita a bordo?"***

*"Si dorme molto poco, ma questo non è un problema anche per un*

tipo come me che la mattina non si sveglia volentieri; in mezzo al mare se volessi non dormirei per niente; in mezzo al mare ti rendi conto che puoi vivere bene con cose essenziali. Ad esempio, mangiando, per più di un mese, pasta, riso, cipolle e liofilizzati”.

**“E la tecnologia? Sappiamo quello che ti è successo con la nuova barca Fila”.**

“La tecnologia? Ben venga, ma, a volte, anche gli strumenti e le barche più sofisticate si rompono: è per questo che bisogna cercare di essere indipendenti. Soprattutto non si può pensare di avere una barca, di issare le vele e andare; oggi la sicurezza ha raggiunto dei buoni livelli, ma non bisogna mai dimenticare che il mare è potente e a volte inquietante; d'altra parte, il giorno sbagliato ti fa nero anche il luogo davanti casa. Come testimonianza di quello che ti ho appena detto, ti porto la mia ultima traversata oceanica per raggiungere il record di navigazione: sembrava che tutto andasse per il meglio quando, a 300 miglia dalla costa, un'onda temibile ci ha fatto “scuffiare”, rompere l'albero e soprattutto un mio compagno è morto disperso in mare. E allora cosa si può fare? Studiare nuove tecnologie, prepararsi e accumulare sempre nuove esperienze.”

**“Qual è stato il momento più bello?”**

“Quando sono arrivato a casa e finalmente ho potuto dormire otto ore”.

**“E i momenti più brutti?”**

“Quando vai addosso ad una balena o quando ti si rompe uno strallo e tu hai impiegato due anni per prepararti a quella regata o, peggio ancora, quando vedi un tuo compagno di avventura che sta morendo e tu non puoi fare niente per salvarlo.”

**“Si può considerare un'esperienza spirituale la navigazione in solitario?”**

“Quando sei solo tu, il mare e la barca, hai un rapporto totale con la barca, hai un rapporto totale con la natura e quindi si può parlare anche di esperienza spirituale”.

**“Un consiglio ai giovani velisti?”**

“Navigate. Navigate e navigate ancora e soprattutto cercate di evitare le località turistiche, dove la vita è comoda ma poco interessante.”

**“E, infine, una domanda di rito. Come è nata la passione per il mare in uno che vive a Milano?”**

“Proprio perché, vivendo a Milano con lo smog, il freddo, la nebbia, un giorno ti svegli, apri la finestra e dici: “Che schifo” e scappi di casa. Il mare, per me, è l'infinito, l'azzurro, la libertà”.

Roberto Strappati 3^ A

(Dal giornale Argonauti, maggio 1998)



Giovanni Soldini

**TENDENZE**®  
*Tendenze*  
in & outdoor living

# Una traversata particolare (seconda parte)

di Raffaele Velardocchia

...Come dicevamo prima (vedi articolo precedente), capita di avere offerte allettanti, molto al di sopra delle proprie possibilità, cui si aderisce in modo senz'altro avventato, ma alla fine utile, e formativo.

E' quanto è successo al sottoscritto, che ha partecipato al trasferimento di un trimarano Neel 47 piedi dalla Martinica a Marina di Pisa, nel marzo-aprile del 2020. Come dicevo prima, a una chiamata del grande Patrick Phelipon non si poteva dire di no: ricorderete che è il più italiano degli skipper stranieri, un francese trasferitosi a Pisa, dopo lunghi trascorsi in Adriatico, e glorioso passato da timoniere con Tabarly, diversi Fastnet alle spalle, nonché uno dei maestri del team leader di Luna Rossa, Max Sirena. Insomma, uno con cui ci si onora di essere a bordo.

Ma.. a proposito, come sono questi lupi di mare? Poiché non ce ne sono mica tanti in giro, l'argomento merita una riflessione.

Vi posso dire che un aspetto che ho subito rilevato è la grande professionalità, quasi maniacale, per la preparazione della barca prima della traversata. Patrick, arrivato qualche giorno dopo il resto dell'equipaggio (3 persone), aveva al seguito una cartellina fitta fitta di una lista di controlli, che iniziava dalla testa d'albero per finire alla carena. Ad ogni controllo spuntava una casella. Il suo secondo (anche lui un professionista, Marco Milanese) ha praticamente passato una giornata appeso al banzigo per controlli i più minuziosi possibili. Un sub ha ispezionato la carena prima della partenza. Insomma, uno skipper serio non lascia nulla al caso...

Ma questo perchè? In fondo era solo un trasferimento di una barca



già collaudata con successo nella andata (la regata oceanica ARC, con partenza da Gran Canaria e arrivo a St. Lucia nei Caraibi). La risposta l'ho avuta in due occasioni: la prima, quando (con 30 nodi di vento in bolina) ha ceduto di schianto l'attacco della drizza della trinchetta, storcendo terribilmente un robusto moschettone di acciaio (sostituito da un anello in tessile dynema), e abbiamo benedetto le capacità di Marco di fare le impiombature sul momento, e soprattutto di averle preparate prima. La seconda quando abbiamo passato praticamente indenni una brutta tempesta al largo delle Azzorre. Qual è la lezione impartita da Patrick? Che puoi affrontare ogni tipo di mare, ma ti devi fidare sì dell'equipaggio, ma soprattutto della barca. E per fare questo la devi controllare, bene e tutta, prima di partire.

Altro aspetto è la attenzione nel compilare, ogni 3 ore, il giornale di bordo, rilevando coordinate, stato del mare, pressione, temperatura acqua etc. Idem per

l'aggiornamento della posizione sulla carta nautica, ogni 24 ore. E questo, a prescindere dalle tante diavolerie tecnologiche installate su una barca moderna. Segno di cura e attenzione. Nessuna sciatteria ammessa. Pasti ad orari prefissati. Una routine che sembra noiosa, ma è garanzia di sicurezza.

Altro aspetto di uno skipper di esperienza è la cura nell'abbigliamento adatto e indossare sempre cerata, cintura di salvataggio (di quelle leggere ad anello) con allarme mob (man over board) automatico e cinture di sicurezza durante i turni di notte, anche quando magari non servirebbero.

Poi, il non far mai trasparire la preoccupazione, o la paura (che tutti abbiamo), e il dare sempre istruzioni e comandi in modo civile ed educato. Pochissime parole, ma efficaci. Questo dà tranquillità all'equipaggio, anche in casi veramente complicati.

E infine, il fatto di essere creature un poco meno terrestri di noi, e più marine, l'idea di sentirsi veramente

a proprio agio in alto mare (non capita a tutti, vi assicuro). Questo per me è essere marinaio, prima che skipper, ma pochi ci arrivano, credetemi.

Ora racconterò il momento più importante, per me, di questa traversata.

Un evento tempestoso inatteso è avvenuto a 240 miglia dalla Azzorre, e non è stato affatto piacevole. Eravamo a due giorni di navigazione dal porto di Horta, sull'isola di Fayal, quando le informazioni via satellite di Predict Wind (un software che integra cinque istituti di previsione meteomarina) ci indicavano una burrasca in avvicinamento, cui era molto difficile sfuggire, vuoi perchè ormai quasi arrivati alle Azzorre, vuoi perchè avremmo dovuto accostare verso l'Africa, entrando in una zona di calme, cioè non vento (e il carburante iniziava a scarseggiare, avendolo utilizzato in alcune giornate di scarso vento quale ausilio alle vele).

Ora, va detto che i software predittivi perdono alquanto di affidabilità quando i venti iniziano a superare i 30 nodi, e così è stato.

Verso le 14 del 4 aprile il vento, di bolina, ha iniziato a salire in modo notevole, Quindi, come da norma, siamo passati ad un armamento con trinchetta e due mani di terzaroli, poi abbiamo messo la terza mano di terzaroli alla randa, ammainato la trinchetta (farlo a 30 nodi non fa piacere) e issato una robusta tormentina di appena 10 metri quadri, appositamente portata da Patrick nel viaggio aereo dall'Italia. Ci aspettavamo quanto previsto, e invece, come dicevamo, avremmo dovuto diffidare. Infatti nel giro di un paio di ore il vento rinforzava oltre i 40 nodi. A quel punto lo skipper richiamava tutto l'equipaggio in coperta e si procedeva ad ammainare la randa, con grandissima difficoltà perchè ovviamente mettersi al vento era questione quasi inutile. Altra lezione imparata: meglio mettere una cima di ritorno in dynema sulla penna della randa, aiuta molto l'ammainata con mare formato e vento proibitivo (cosa che poi abbiamo fatto). Quindi poggiatona, inversione di rotta e mare al giardinetto, che in altri termini si dice "fuggire il mare".

Issata, solo la tormentina. Un luogo comune da sfatare, almeno sui multiscafi, è che l'autopilota in questi casi non serva. Dipende dalla qualità dell'autopilota, oltre che dalla forma di un multiscafo. Noi lo abbiamo tenuto sempre inserito, non regolato per rotta ma per angolo al vento (circa 160 gradi), ovviamente sempre con un uomo in plancia per controllare eventuali anomalie. Non sono state ore semplici, passare la notte con vento dai 50 ai 60 nodi, con mare formato e vivo e onde di circa 7-8 metri è una situazione da non augurare a nessuno. Turni di 2 ore in 2, con un uomo fuori coperta e uno sotto pronto a dare una mano. Ovviamente, tutti in cerata e salvagente. Mai come in questi momenti ha rilievo la personalità del comandante, e noi eravamo al sicuro, per questo. Anche se il multiscafo, barca molto stabile, ha il difetto, in caso di scuffia, di non potersi raddrizzare.... Anche per questo non potevamo semplicemente subire il mare, ma dovevamo avere una certa velocità per poter scavalcare le onde, per non finire passivamente nel loro

ore 74,3 per circolazione il 22/5

% BWT	DATA	HORA	HORA	Posizione	Pressione	TWD	TWS	LOG	SOG	capitan c/200	MARE	DTW	WTE	19/100
160/034	22/3	18:00	16:00	N 22° 05' 00" W 49° 04' 00"	1012	090	3,5	010	5,0	5%	2/200	1540	063	25,9
160/01,6		15:00	14:00	N 22° 23' 30" W 49° 06' 30"	1011,5	050	6,5	110	5,3	20%	1/180	1531	064	25,2
87,1		18:00	22:00	N 22° 25' 50" W 48° 53' 00"	1013	055	9,2	120	6,2	20%	1	1520	063	25,6
165,8/92,6		21:00	01:00	N 22° 16' 30" W 47° 34' 58"	1013	053	2,5	120	6,7	10%	1	1513	063	25,5
165,8/82,4	23/03	00:00	01:00	N 22° 13' 23" W 47° 13' 30"	1013	050	9,1	110	6,6	10%	1	1502	062	25,3
		03:00	07:00	N 22° 13' 59" W 47° 56' 00"	1012	040	8,5	085	6,0	30%	1	1490	062	25,4
168,1		06:00	10:00	N 22° 11' 30" W 47° 41' 00"	1013	065	8,0	140	6,0	20%	1/0,5	1476	062	25,1
98,9%	7%	09:00	13:00	N 22° 09' 00" W 47° 25' 00"	1013	065	8,5	140	6,0	20%	1/0,5	1472	061	25,1
		12:00	16:00	N 22° 10' 45" W 47° 17' 00"	1013	105	6,3	020	3,3	20%	1/0,5	1466	061	25,7
		15:00	19:00	N 22° 24' 00" W 47° 16' 30"	1011,5	085	7,0	016	5,5	30%	1/0,5	1455	062	25,9
171,1 96,6%		18:00	22:00	N 22° 39' 00" W 47° 19' 19"	1012,5	080	10,0	000	6,5	10%	1/0,5	1448	062	25,3
171,1 90,6%	5%	21:00	01:00	N 22° 53' 30" W 47° 21' 00"	1013	090	12,5	028	6,8	30%	2/1,2	1435	062	24,8
85,7%	21/100	00:00	04:00	N 23° 18' 00" W 47° 13' 00"	1013	124	12,5	040	6,0	20%	2	1420	063	24,8
78,8%		03:00	07:00	N 23° 42' 00" W 47° 16' 50"	1013,5	110	13,0	025	7,5	0%	2	1402	063	24,4
73,9%		06:00	10:00	N 24° 05' 00" W 47° 11' 46"	1014	120	15,0	030	8,5	10%	3/1,0	1384	064	24,4
73,7%		09:00	13:00	N 24° 28' 00" W 47° 05' 150"	1015	115	18,0	030	7,8	10%	3/1,2	1363	065	24,3
		12:00	16:00											

cavo. Motivo per il quale avevamo issato la tormentina (altra lezione: serve tanto, quello straccio di vela che dorme abbandonato nei nostri gavoni, quando le cose si mettono male, anzi magari un po' prima): in questo modo la barca poteva navigare, anche se sospinta. E non poco. Nel mio turno, verso le 5 del mattino, con un vento apparente di 58,5 nodi (!) la barca planava a 20 nodi! Insomma, dopo 12 ore circa, quello che era un mare di stato "grosso" (per la scala Douglas grado 7) e un vento di Tempesta (scala 10 di Beaufort) fortunatamente regrediva a burrasca, essendo passato il vivo del fronte ciclonico. Risultato: in poco più di 12 ore eravamo scaduti di 190 miglia! Ma almeno eravamo sani e salvi e potevamo riprendere la nostra rotta per le Azzorre. Con la sorpresa di aver perduto la zattera di salvataggio, nonostante fosse stata rizzata robustamente a poppa. Altra lezione imparata: la zattera di salvataggio va tenuta poco esposta al mare, possibilmente in un gavone chiuso ma a livello del pozzetto, in modo da non essere trascinata da un'onda (come avvenuto) e nel contempo da poter essere facilmente presa nelle concitate situazioni facilmente immaginabili. Una curiosità finale. Prima della tempesta il nostro AIS ci indicava un cargo greco di 264 metri a 6 miglia

di distanza. Dopo 12 ore il cargo si trovava..più o meno a 6 miglia. Ergo, anch'esso aveva fuggito il mare. Lezione? Nessuna forza della natura è più spaventosamente forte del mare. E c'è qualcuno che ancora si meraviglia della religiosità dei marinai...

Ma come è stato attraversare l'oceano in pandemia, chiederete voi?

Fatta la premessa che siamo partiti sempre un giorno prima che il mondo chiudesse, (partenza dall'Italia il 9 marzo 20, partenza dalla Martinica il 14 marzo 20), non ci aspettavamo in realtà quello che poi è accaduto. Ora, è vero che quella tratta oceanica, in inverno non è molto frequentata, ma, causa covid, abbiamo traversato qualcosa di molto simile ad un immenso deserto. Pochissime navi commerciali, quasi nessuna nave o motoscafo da altura, 2 o 3 barche a vela. Stop.

In compenso, la natura in piena rivincita, e un senso di primordietà forse un po' romantico, ma efficace. Tralasciando delfini, salti di tonni e pescespada, vi ho già raccontato del rarissimo incrocio con un branco di orche (vedete il filmato sul nostro sito), forse lo stesso che qualche settimana dopo si è divertito a mangiare letteralmente il timone ad una barca a vela spagnola (filmato

su youtube). E poi, in quel deserto, perfino una balena che è venuta di notte ad accarezzarci lo scafo un una sosta di fortuna sotto Majorca, per fuggire una burrasca.

Vi dirò anche della perplessità della Marina Francese, che al largo della Corsica voleva sequestrare la barca per violazione del divieto di navigazione causa covid. Prima, passaggio di aereo militare, poi, elicottero della Armée in overing sulle nostre teste, infine minaccioso altolà da una fregata Francese. Anche in quel caso l'imperturbabile Phelipon informava di essere partiti dalla Martinica 2 giorni prima dell'ordinanza di divieto presidenziale (Macron), del 16 marzo. Risposta della Marina Francese, dopo una serie di perplessi messaggi militari che saranno arrivati e tornati da Parigi: "Andate pure, questa è una rognia che lasciamo agli italiani, ma non vi azzardate ad accostare, e buone chance!"

Il resto, cioè la trafila una volta tornati in Italia, non è nulla di originale, salvo lo stupore della addetta ASUR di Ancona quando, nella intervista, alla richiesta di sapere come ero rientrato dalla Martinica, ha scoperto che non avevo viaggiato né in aereo, né in nave!



Zingari del mare alla Martinica

# Aiuto, il temporale!

## la previsione dei fenomeni convettivi vista da un non meteorologo

di Roberto Cecchi

Inizio questo articolo chiedendo scusa al nostro ottimo Maurizio Melappioni che svolge una attività continua di formazione con i suoi articoli di meteo (quella vera) e con i suoi magnifici corsi tenuti ormai da molti anni in Assonautica Ancona. Per chi volesse approfondire in modo serio e scientifico la materia consiglio di rileggersi i suoi articoli su questo periodico, o sul sito dell'Assonautica [www.assonautica.an.it](http://www.assonautica.an.it) alla voce "Meteorologia nautica" e di frequentare i suoi corsi.

Visto che la bella stagione è imminente, e speriamo anche nel tramonto della pandemia che ci ha accompagnato nell'ultimo anno, è opportuno però riflettere su come difenderci dal cattivo tempo.

Premetto che non sono un meteorologo, ma dopo aver preso qualche bella botta sia in Dalmazia, sia lungo la nostra costa, mi sono arrangiato nel cercare di capire come prevedere in anticipo la possibilità che sulla nostra testa si materializzi un importante fenomeno convettivo con tuoni, fulmini, colpi di vento ed innalzamento improvviso del moto ondoso.

Come si vede dal titolo non sto parlando delle previsioni del tempo che interessano in senso generale il diportista, ovvero se pioverà o ci sarà il sole, che vento dominante ci sarà e che stato del mare troverò. Per quelle ognuno di noi ha i suoi siti preferiti sulla base della propria esperienza e più o meno si riescono ad ottenere delle previsioni piuttosto precise in una finestra temporale di circa 72 ore.

La mia volontà di approfondimento deriva dal fatto che molti diportisti,



spesso, si lamentano della imprecisione delle previsioni meteo in tema di condizioni di vento e mare, rimanendo sorpresi del fatto che, soprattutto in caso di fenomeni convettivi, tali previsioni non tengano conto del conseguente stato del mare e forza del vento che, ovviamente, vengono alterate in maniera decisa da tali fenomeni violenti rispetto alla previsione meteo generale e "statica".

Aggiungo che, disponendo di tre settimane di ferie estive, cerco sempre di avere un'idea dell'evoluzione del meteo almeno ad una settimana per pianificare le tappe della crociera (di norma nella Dalmazia centro meridionale), i ridossi ed ovviamente la data della traversata di ritorno verso casa. Uno sguardo alla possibilità di fenomeni convettivi è utile anche nel caso della crociera domenicale lungo il Conero, perché ultimamente anche da noi le sorprese non mancano visto che si registrano sempre più spesso passaggi di nuvolacce definite "shelf cloud" che spesso creano disastri per lo più circoscritti a pochi chilometri quadrati di costa e mare.

Quindi, come prevedere o meglio prendere coscienza della possibilità che si verifichino i suddetti fenomeni convettivi?

In Dalmazia, a parte la valutazione della direzione del vento e delle

onde che può essere validamente appresa giornalmente con i soliti siti croati e non come Meteoam.it, Meteo.hr (DHMZ), BORA, LAMMA, weatheronline-sailing, Windy, Windfinder ecc. (i link sono presenti sulla homepage di Assonautica Ancona) ogni diportista teme i fenomeni convettivi che assumono manifestazioni molto violente con raffiche di vento di direzioni molto variabili e che spesso sfociano nel cosiddetto "neverin" che soffia con estrema violenza tra WNW e NNW (di qui l'assoluta pericolosità di Baia Pantera, molo di Olib ecc. di cui si trovano, cercando in rete, storie di barche distrutte dalla furia improvvisa del vento e del mare). Come detto è di fondamentale importanza innanzitutto fissare bene il concetto che le previsioni elaborate dai siti meteo relativi alla forza del vento ed allo stato del mare non tengono sostanzialmente mai conto dei fenomeni convettivi e quindi occorre attrezzarsi di conseguenza.

Da diversi anni per prevedere tali fenomeni utilizzo principalmente tre opzioni:

1) Mappa delle precipitazioni (in mm) e fenomeni convettivi di Wetterzentrale:

Precipitation, dove in rosso sono evidenziati i fenomeni convettivi (modello americano GFS)

<https://www.wetterzentrale.de/en/>



Neverin ad Ist (dal Forum AdV)

topkarten.  
 utile anche la mappa dei venti 10mWind che però ovviamente non tiene conto di eventuali venti improvvisi e violenti scatenati temporaneamente dai temuti temporali;

2) altra mappa di previsione dei temporali che negli ultimi anni ad agosto ha perfettamente centrato l'orario e l'intensità dei fenomeni convettivi sulla Dalmazia e su Ancona è quella elaborata da sito ilmeteo denominata Nubi convettive (temporali):

<https://www.ilmeteo.it/portale/node/130/3>

3) Aggiungo poi che per valutare la previsione di fenomeni temporaleschi violenti, irruzione di gocce fredde ecc. ecc. leggo sempre le analisi dei modelli sul sito meteolive che reputo molto

professionale: <http://meteolive.it/news/> e butto un occhio alle mappe delle precipitazioni che disegna ilmeteo nelle previsioni a 3-7 giorni: <http://www.ilmeteo.it/portale/meteo-breve-medio-termine>

4) da ultimo, ma non ultimo di importanza, ci sono i file GRIB che mostrano il livello CAPE, indicativo di probabilità di fenomeni convettivi (si può installare su PC il programma Zygrib ([www.zygrib.org](http://www.zygrib.org)) o l'APP PocketGrib:

Valori di CAPE inferiori a 500 stanno a significare una colonna d'aria stabile

Valori di CAPE tra 500 e 1000 indicano la possibilità di isolati temporali

Valori di CAPE tra 1000 e 2000 indicano una buona probabilità di temporali ben sviluppati

Valori di CAPE superiori a 2000

indicano l'elevata possibilità di temporali, anche forti o tornadici  
 Per le finalità del crocerista, sempre in tema di previsione di fenomeni convettivi, sarebbero molto utili i siti estofex.org/meteoalarm.eu, ma purtroppo hanno una profondità previsionale ad un solo giorno, che non consente di fare quelle scelte in anticipo che rendono più serena e sicura la crociera.

Quindi cosa fare se ci sono previsioni di fenomeni convettivi? Innanzitutto è utile verificare in tempo reale l'andamento delle perturbazioni con i vari siti ed app che offrono mappe radar delle nubi e dei fenomeni elettrici in atto, come Meteo&Radar o Windy-radar oppure la mappa satellitare con altezza delle nubi e fulmini <http://it.sat24.com/it/eu/km>

Poi occorre preparare la propria



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

imbarcazione. Sembra ovvio, ma la prima cosa è evitare le rade troppo affollate, predisporre una linea di ancoraggio o un ormeggio "robusto", allontanare adeguatamente la poppa dalla banchina (o la prua) provando l'elasticità dell'ormeggio con il motore in forza.

Altra cosa che molti non fanno e che causa nella maggior parte dei casi lo spedamento delle ancore o il trascinarsi dei corpi morti dei gavittelli (non è così raro) è quella di ridurre la superficie di esposizione al vento, chiudendo i bimini, sgonfiando o coricando i SUP che troneggiano sulle draglie, i tender ecc.

Come premesso non sono un meteorologo né il mio articolo vuole rappresentare una verità assoluta, ma l'utilizzo delle mappe sopra descritte negli ultimi anni mi ha consentito di prevedere con largo anticipo i fenomeni temporaleschi che in Dalmazia e sul Conero hanno creato diversi danni ad imbarcazioni e credo più di una palpitazione ad equipaggi non preparati a tali eventi. Per tutto il resto c'è il nostro Maurizio Melappioni.

Sulla homepage del nostro sito [www.assonautica.an.it](http://www.assonautica.an.it) tutti i link indicati nell'articolo!



roll cloud Ancona luglio 2006 (foto G.I.)



2 ago 2019 ore 21 a Marina Dorica



dal 1986 - mercoledì e giovedì  
RISTORANTE - PIZZERIA  
**LA BOTTE**  
Un'oasi nella città  
CUCINA e PIZZA SENZA GLUTINE  
DOPO LE ORE 22:30  
**PIZZE e PRIMI  
A METÀ PREZZO**  
(Plus adatto per l'aperitivo)  
Via Tavernelle, 14 - ANCONA  
Tel. 071.85325 - 071.82471  
Aperto DOMENICA e PRIMO e TUTTI gli ALTRI

# La barca piccola

di Gianfranco Iacobone

Voglio mettere in comune alcune riflessioni che mi girano nella testa da un po', sui vari modi di andare in barca e dell'essere proprietari (armatori è una parola un po' grossa) di una barca a vela. Da quando sono passato ad una barca piccola (un Comet 800) ho notato alcune cose e le racconto un po' come vengono.

Cominciando da quello che non posso più fare: la crociera in Croazia, per ragioni legali, non la posso più fare. Nel mio caso diciamo che me ne ero anche stancato. La prode barchetta nauticamente potrebbe farla, la traversata, e quando abbiamo cominciato, negli anni '70, si andava "di là" con queste barche, e con tanta esperienza in meno. Però non si potrebbe... Quindi farò crociere con altre barche, magari in affitto; nessun problema.

Però il resto è migliorato molto. La manovra di ormeggio è un gioco da ragazzi, anche da soli. E qui arriva la vera scoperta: è possibile andare da soli, anche con un certo vento, perché sulle barche piccole è tutto facile e a misura d'uomo. Basta un

piccolo pilota automatico. Se poi si vuole stare comodi si mettono su tanti piccoli accorgimenti, a costo zero, che facilitano la vita del solitario e la rendono anche più sicura (a richiesta e gratis posso scendere nel dettaglio...). Perché è chiaro che se andiamo da soli un occhio in più alla sicurezza ci vuole, prevedendo anche l'imprevedibile... Per esempio non si può rischiare di cadere in mare, anche se siamo vicino alla costa e con mare calmo.

Certo, volendo mettere dei paletti attorno alla barca piccola, diciamo entro gli otto metri, non rinuncerei ad un motorino entrobordo, e cercherei una barca ben dislocante e invelata il giusto, insomma non un cavallino da corsa. Qui apro però un altro capitolo del discorso: io sto parlando della barca piccola come scelta "di ritorno", per uno che abbia una certa età e voglia continuare a lungo, anzi fino all'ultimo giorno, a coltivare il piacere della vela e della minicrociera costiera, da solo o in piccola compagnia.

Però vedo, frequentando i pontili

dei "piccoli", che sta succedendo qualcosa di molto interessante. Accanto a persone come me (ne sto incontrando tanti altri come me), che da barche più grandi si sono ridimensionate, vedo sempre più giovani che, spesso in piccole società di due o tre, stanno comprando queste barchette che sul mercato dell'usato, anzi del "vecchio", sono davvero accessibili (spesso molto sotto i diecimila euro), e le rimettono a posto con entusiasmo, le armano di vele nuove e, soprattutto, escono in mare! Sì, perché diciamocelo, non è scontato per niente che chi ha una barca poi esca anche in mare. Ecco, per questa categoria di nuovi velisti direi che anche una barchetta "tirata" (di quelle gloriose, e ce ne sono!), magari con fuoribordo, vada benissimo, e possa dare anche delle soddisfazioni in regata.

Vedo quindi una piccola e ottima rivoluzione sociologica, se vogliamo usare i paroloni. Gli anziani, se non hanno dietro una seconda generazione appassionata (figli e nipoti) si stanno ritirando sul piccolo. Ma sul piccolo stanno

Oltre 1.000 batterie  
in pronta consegna,  
con sostituzione  
immediata.



**PAOLONI**  
**BATTERIE**  
www.paolonibatterie.it

Paoloni Accumulatori | Via Clementina Nord, 95 60030  
Moie di Maiolati Spontini (AN) | Tel. 0731 701077





venendo fuori anche i giovani, quelli che per anni ci siamo chiesti "ma dove sono"? Sarà stata la pandemia, che ha portato un nuovo interesse sulla vita all'aperto (vanno forte i camper, le bici ma anche i corsi patente e vela), sarà stata Luna Rossa, insomma si rivedono i giovani. E non sono i nostri figli (quelli la barca l'hanno sempre avuta e spesso disdegnata, forse proprio perchè i giovani devono fare esperienze diverse da quelle dei genitori). Sono neofiti, nuove reclute della vela, e si vede da come chiedono consigli a noi vecchi, e volentieri ci stanno a sentire. E, inutile dirlo, noi volentieri li aiutiamo! Insomma, forse sono troppo ottimista, ma vedo un nuovo mondo che entra nella nautica, e

come è giusto entra dallo scalino più basso. Poi saliranno, se vorranno. Di questi giovani noi Circoli dovremo occuparci, dandogli tutto quello di cui hanno bisogno, esperienza, formazione, aiuto. Come Assonautica di Ancona già da dieci anni percorriamo questa strada, mettendo a disposizione dei giovani due Meteor (a proposito: giunge gradita la notizia che la produzione dei Meteor riprenderà con un nuovo cantierino toscoligure, vedere a pag. 23). Ora però vediamo il passo successivo, da utilizzatore a proprietario. Chissà che la strada che abbiamo iniziato noi cinquanta anni fa non possa ricominciare con una nuova generazione, all'insegna del "piccolo è bello"!

Un altro riscontro viene, in Marina Dorica, dai movimenti sui posti barca: tutte le fasce hanno avuto una ripresa, ma la più forte la notiamo sui posti piccoli: 7,5 e 10 metri. Ho la sensazione che in queste fasce oggi sia meglio comprare un posto, se si trova a un prezzo ragionevole, piuttosto che rimanere in affitto. D'altra parte anche le riviste nautiche e le fiere mettono sempre più in evidenza la nuova nautica piccola, dal derivone al dislocante, con proposte anche di elevato valore tecnico. È come se il mondo della vela si stesse dividendo in tre sezioni ben distinte: regata, charter per la crociera e day cruiser per il diporto privato. Siamo ancora ai primi segni, staremo a vedere se è solo un'impressione.

## ***Acampora nuovo Presidente di Assonautica Italiana***

Dopo l'improvvisa scomparsa di Alfredo Malcarne l'assemblea di Assonautica Italiana ha eletto lo scorso febbraio come nuovo Presidente il Dr. Giovanni Acampora, che presiede anche la camera di Commercio di Frosinone-Latina. Acampora, velista, insieme a tutto il gruppo dirigente, rinnovato per scadenza nella stessa assemblea, si propone un rinnovamento di Assonautica, giunta al suo 50° anniversario, insieme ad un sostanziale risanamento dei conti del sodalizio. Come prima uscita pubblica Acampora ha proposto al Governo l'istituzione di una apposito Ministero del Mare.



*Giovanni Acampora*

## ***Le nuove cariche della ASD Assonautica Ancona***

Anche la nostra ASD ha rinnovato le cariche, giunte a scadenza in febbraio. L'assemblea ha confermato Raffaele Velardocchia alla presidenza ed ha rinnovato in gran parte il Consiglio, anche per l'uscita dei soci pescatori (l'ASD non ha rinnovato l'adesione alla FIPSAS per mancanza di interesse dei nostri soci alla pesca sportiva). Un Consiglio quindi tutto di velisti (l'organo avrà anche le funzioni di Comitato di Regata), con Aldo Scandali (di recente nominato responsabile vela regionale UISP), Luca Grilli, Franco Iobbi, Luca Cerioni, Massimo Candelari, Cesare Torres (UDR), Tommaso Tamblè (responsabile regionale E-Sailing) e Marco Anselmi (UDR). Velardocchia e Anselmi sono stati eletti, lo scorso 29 maggio, al Consiglio della X Zona FIV. Una compagine fortissima, quindi, per i futuri impegni della nostra ASD.

## ***Incendio in Marina Dorica***

Per fortuna non ha comportato danni alle persone e gravi danni materiali l'incendio che la notte dello scorso 22 febbraio ha interessato il piazzale ovest di Marina Dorica (quello ex gommoni) a partenza dalla tettoia di ricovero delle mini auto elettriche di servizio. Sembra che la causa

sia stata proprio la ricarica delle batterie, confermando quanto sia serio, anche per le barche, il problema delle batterie sotto carica. Le fiamme hanno danneggiato il contiguo blocco servizi igienici e tre box, ma per fortuna data la posizione decentrata non si sono estese al porto. Sono state rapidamente domate da una squadra di 22 VVFF.



## ***Addio ad Ernesto Tross***

Tutti conoscono l'eccentrico ed eccentrico Ernesto Tross, progettista e velista italo-tedesco assolutamente contro corrente. Famosi i suoi "Orsi", barche a spigolo, senza randa e con soli fiocchi, senza buchi sotto la linea di galleggiamento, dotate di delfiniera da sbarco perché Tross era per l'ormeggio di prua sempre. E con tante altre innovazioni, tutte orientate alla sicurezza e alla facilità di manutenzione. Di sicuro non alla bellezza né alla velocità. Era comunque un grande velista che aveva navigato da solo tutti gli oceani. Ci ha lasciati in età avanzata, e le sue intuizioni faranno ancora discutere a lungo.



*Una barca di Tross*

## **Normativa nautica**

Molte delle cose in sospeso del nuovo Codice della Nautica (d.lgs 229/2017), sono state completate (insieme alla correzione di alcuni errori) dal Decreto Correttivo 12.11.2020, n. 160. Tocca molti punti che qui non possiamo elencare. Dobbiamo invece rilevare, per diretta esperienza ed insieme a tutte le organizzazioni del diporto, che l'istituzione dello STED, lo Sportello Telematico del Diportista, che ha creato un archivio centrale delle patenti e delle licenze di navigazione (prima basate sulle singole Capitanerie) invece di snellire le procedure le ha tragicamente allungate e complicate. Sarà come dicono un problema di avvio iniziale e di carenza di personale, ma sembra paradossale che ogni volta che da noi si prova a fare un passo avanti se ne fanno due indietro!

## **Lunga vita al Meteor**

Una buona notizia per chi apprezza il Meteor, barchetta di lunga vita (noi ne abbiamo due, sociali): dopo la Sipla di Forlì, storico iniziatore, era ancora prodotto da Nautica Lodi ma dopo la sua cessazione un appassionato ha raccolto la sfida e continuerà a produrre il Meteor, che in Italia conta più di 1500 esemplari naviganti ed una fortissima classe monotipo. Si tratta dell'Ing. Luigi Faliva che per il momento vuole produrre il Meteor ad Aulla (Massa-Carrara) con la Tecnoresine.

## **Green Plasma**

Sperimentata nel porto di Ancona una nuova tecnologia che consente di distruggere ad altissima temperatura la plastica recuperata in mare, generando anche energia. Il dispositivo, che pesa solo 100 kg, può essere montato su piccole imbarcazioni destinate alla pulizia dei bacini, e proprio ad Ancona è iniziata la sua sperimentazione grazie alla sinergia tra IRBIM (CNR), Università, Autorità Portuale e Garbage Group.



## **Leasing nautico**

La Francia ha abbandonato del tutto ogni agevolazione fiscale relativa al leasing nautico, suscitando le ire della locale Confindustria Nautica. In sintesi ha applicato in modo estremo una direttiva europea che voleva ridurre alcuni eccessi in materia. E' andata per una volta meglio da noi, dove l'Agenzia delle Entrate ha ridotto i benefici, ma con moderazione, mantenendo quindi un buon sostegno al mercato nautico di leasing e di noleggio.



# Conero Nautica

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 - SEGUICI SU:  



**Accessori e articoli per la pesca**

Soci Assonautica **Sconto 10%**



PANE E DOLCI DI QUALITÀ.

**TACCALITE**  
OGNI GIORNO, DAL 1863

**PANE  
DOLCI  
PIZZA**

Torrette  
Collemarino  
Falconara M.ma  
Castelferretti  
Chiaravalle

