

Newsletter assonautica

Periodico di informazione
Anno 6 - Numero 15
Maggio 2003

Associazione nazionale per la nautica da diporto - Sezione provinciale di Ancona



ASSEMBLEA DEI SOCI

il 30 maggio ore 21 (pag. 10)

NOTIZIE FLASH (pag. 3)

PROGETTO DI MASSIMA DEL FABBRICATO SUL TRIANGOLONE (pagg. 7-8)

Navigare in solitario

(pag. 12)



La Tua Banca Personale.

Banking - Leasing - Trading - Risparmio Gestito - Previdenza

per informazioni contattare

Lucia Giantomassi

Tel. Cell. 335-77 88 427 - Tel. Uff. 071-20 71 657
e.mail lucia.giantomassi@xelion.it

**Concorso foto per copertina
del prossimo numero di**

Newsletter
assonautica

- Si accettano diapositive o foto, anche digitali purché alla massima risoluzione e in formato TIF.
- Le foto dovranno pervenire entro sabato 6 settembre 2003 alla Segreteria dell'Assonautica.
- Per informazioni telefonare al 348-4404125 o inviare una e-mail a maurizio.melappioni@tin.it.



www.sunshinesail.com
info@sunshinesail.com
Tel. 348-7983839

scuola di vela d'altura

- Corsi di vela su imbarcazioni **da crociera e da regata** a partire dai **principianti**
- Corsi di ormeggio, sicurezza e perfezionamento conduzione **per proprietari**
- Corsi di **formazione** per skipper e regatante

broker vela e motore

- Compravendita imbarcazioni
- Consulenza per l'acquisto e l'armamento

noleggi & charter

- Charter e noleggi senza skipper per **la Croazia** e le più belle destinazioni del **Mediterraneo**
- Monoscafi e catamarani
- Vela e motore



www.NAUTICA TITO.COM

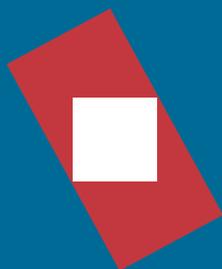
Concessionari



Collegati al ns. sito ed inserisci il tuo usato



CENTRO ASSISTENZA:



**Banca
delle
Marche**

Cari Soci, propongo una breve riflessione su Marina Dorica, a tre anni dall'inizio della sua operatività e alla vigilia di un altro importante passo avanti, che è il completamento delle strutture a terra, con quasi 5.000 mq di costruzioni previste per servizi e sedi nautiche (v. pagg. 7-8).

Praticamente tutti i membri del C.d.A. di Marina Dorica sono diportisti ed hanno una barca sui nostri pontili; allo stesso modo il C.d.A. del Consorzio Vanvitelli, che come sapete riunisce tutti i Circoli e detiene la quota di maggioranza di Marina Dorica, è formato da quindici diportisti. Tutte queste persone, tra le quali io, che potere incontrare tutti i giorni nel porto, discutono e contribuiscono ad elaborare decisioni che si rifletteranno sui propri costi di gestione della barca e sulla qualità dei servizi dei quali essi stessi fruiscono. E sono persone, cosa anche più importante, che potete in massima parte rimuovere dal loro incarico, indirettamente, attraverso libere elezioni nei Circoli se giudicherete negativamente il loro operato. Se l'obiettivo iniziale era quello di creare un Marina Dorica che non fosse un corpo estraneo ma una espressione dei diportisti, direi che l'obiettivo è stato pienamente raggiunto.

Ora, con la gestione del porto a regime e dopo aver verificato che le previsioni di bilancio iniziali erano correttamente stimate, ci prepariamo a questa importante fase di investimenti, che tuttavia non peserà sui diportisti se non in misura marginale. Sono tre infatti le fonti di finanziamento: la dotazione residua del Consorzio, che detiene ancora una parte non piccola dei fondi inizialmente raccolti con la sottoscrizione dei posti barca; la vendita o concessione in uso di parte dei fabbricati; il bilancio corrente di Marina Dorica. Quest'ultimo, che contiene già dei margini operativi, va adeguato per acquisire le risorse necessarie allo sviluppo del porto. Ed in questo sta il contributo marginale che si chiede ai diportisti, come adeguamento delle tariffe di ormeggio: un 3,5% medio quest'anno, un 7% medio (rispetto al 2002) stimato per il prossimo anno. L'aumento di quest'anno coprirà solo l'aumento dei costi di gestione, in parte dovuto all'inflazione di questi due anni; dal prossimo anno l'aumento genererà risorse aggiuntive, necessarie per gli investimenti.

Al termine di questo ciclo di lavori, che speriamo si possa esaurire entro il 2004, avremo luoghi di incontro comuni (un bar con terrazza panoramica sul mare, un ristorante, sala riunioni e convegni), blocchi per servizi igienici sia al lato est che ovest (e non solo al lato sud, come ora), impianti sportivi per l'attività giovanile, alcuni esercizi commerciali collegati all'attività nautica e finalmente le sedi dei Circoli, dove coltivare le specifiche attività dei sodalizi e dove incontrarsi in forma più privata.

Con questo viene a compimento il secondo obiettivo alla base della nascita della nuova Marina Dorica: se il primo era quello di assicurare il controllo dei diportisti sulla gestione del porto, il secondo era quello di garantire la sopravvivenza e la vitalità dei Circoli, con il loro patrimonio di tradizioni che ha fatto la ricchezza del diportismo anconetano e la sua capacità di generare un fenomeno unico come quello di Marina Dorica. Unire i Circoli in uno sforzo comune mantenendoli distinti era un obiettivo difficile, ma oggi possiamo dire realizzato: i luoghi di incontro comuni, dove vedersi, coltivare amicizie vecchie di anni e realizzare le grandi manifestazioni che vedono tutti i Circoli uniti, non sono contrapposti agli spazi privati, che restano comunque aperti a tutti gli amici, in un reciproco arricchimento dove ogni diportista di Marina Dorica può sentirsi a casa propria ovunque.



Foto Maurizio Melappioni (2002)

Barca alla fonda nel porto di Račisce, a nord dell'isola di Korčula, Croazia.

n° 15

Notizie Flash	4
Iniziative appena concluse	5
Il punto sul porto	7
Le prossime iniziative	10
Solitario perché!... Adattamento o attitudine?	12
La longitudine in mare (II)	14

Assonautica Provinciale di Ancona

Sede legale:

60124 Ancona, Piazza XXIV Maggio n. 1,
tel. 071/58.98.283

Base nautica e segreteria:

60125 Ancona, via E. Mattei n. 42,
tel. e fax 071/20.74.731 - cell. 340/1422005

Newsletter
assonautica

Editore: FRUITS S.r.l.

Periodicità: trimestrale

Aut. Tribunale n. 8 del 25/2/1985

Direttore responsabile:

Giovanni Maggi

Redattore responsabile:

Maurizio Melappioni

Amministrazione pubblicità:

Maurizio Melappioni

info@assonautica.an.it

Luogo e data pubblicazione:

Ancona, maggio 2003

Impaginazione e stampa:

Aniballi Grafiche srl (An)

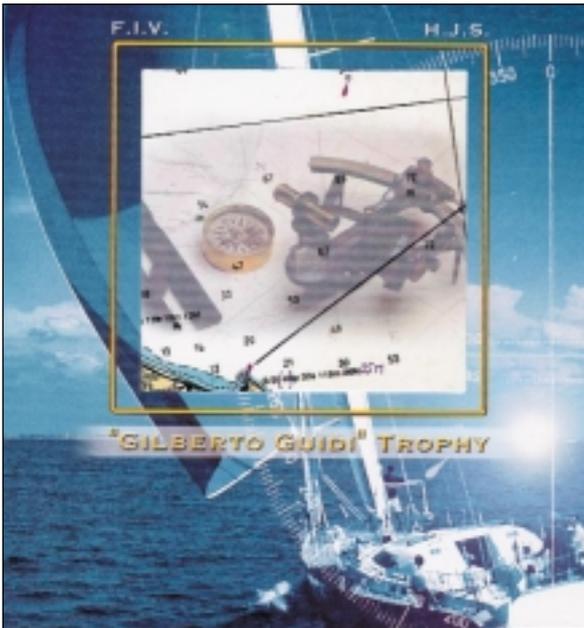
Ha collaborato:

Gianluca Stefoni

Newsletter
assonautica

da questo numero lo potrete sfogliare anche su Internet all'interno del nostro sito.

Notizie **Flash** FLASH



> Regata Ancona-Zara, trofeo "Gilberto Guidi"

Come sempre gli amici della Lega Navale, coadiuvati da tutti i Circoli del Coordinamento per l'attività velica, organizzano questa bella manifestazione, che avrà un momento di festa nel nostro Porto la sera prima della partenza. Il programma prevede la prima prova Ancona-Bozava giovedì 26 giugno 2003 con partenza alle ore 19, per seguire con la seconda e terza prova sabato 28 giugno 2003 con regate costiere nel canale di Srednji. Il rientro ad Ancona è previsto per domenica 29 giugno 2003.

La formula di partecipazione è quella della "libera". Ci auguriamo che i nostri Soci rispondano numerosi.

> La Camera di Commercio di Ancona Socio Sostenitore dell'Assonautica

Con una recente delibera la Giunta della C.C.I.A.A. di Ancona ha recepito le istanze della nostra Sezione in merito a quegli aspetti dello Statuto che in passato ave-

vano vincolato l'elezione del nostro Presidente ad una terna scelta dalla stessa C.C.I.A.A. Viene così colta l'opportunità, data dal recente Statuto-tipo Nazionale, di regolare con accordi in sede locale una diversa e più partecipativa modalità di elezione del Presidente dell'Assonautica Provinciale, esigenza ad Ancona particolarmente sentita data le particolari dimensioni della nostra Sezione. Siamo grati alla C.C.I.A.A. per la sensibilità dimostrata nel recepire questa nostra richiesta, e per aver voluto, con l'occasione, assumere lo status di Socio Sostenitore dell'Assonautica di Ancona.



> Realtà molto apprezzata dagli amici molisani

La neo-costituita e dinamica Assonautica della Provincia di Campobasso ha tenuto domenica 4 maggio un convegno sui progetti di sviluppo dei porti turistici del Molise, presenti molti Amministratori locali, dove il nostro Presidente ha presentato una relazione sull'esperienza di realizzazione di Marina Dorica. La nostra realtà è stata molto apprezzata dagli amici molisani, che sono venuti a visitare il nostro porto e con i quali è nata una sincera amicizia ed una sorta di "gemellaggio operativo". L'Assonautica Nazionale era presente al massimo livello, con il Presidente Pontel.



> Regata del Conero

Torna, **domenica 14 settembre**, il più importante appuntamento velico anconetano, che lo scorso anno ha visto 200 barche in mare. Marina Dorica, con l'aiuto convinto di tutti i Circoli, punta molto su questo evento, che verrà ulteriormente migliorato per gli aspetti collaterali alla regata velica. Quest'anno ci sarà, oltre alla classifica per Circoli già vista lo scorso anno, anche un premio speciale per il Circolo presente con il maggior numero di barche. Nelle scorse due edizioni siamo stati il Circolo di gran lunga più rappresentato.....non c'è bisogno di aggiungere altro.

A sinistra: il nuovo logo della Regata del Conero.

INIZIATIVE APPENA CONCLUSE

L'ultimo Corso Patenti Nautiche del 2002 (il 20° dall'anno 1993) si è concluso con un buon tasso di promossi (alcuni al secondo tentativo; solo quattro non hanno osato affrontare l'esame...); una bella cena (foto) ha festeggiato il termine del duro lavoro. È già iniziato il 21° corso, con 21 allievi.

A destra: i neo-patentati festeggiano la fine delle loro fatiche.



Il primo Corso di vela – base del 2003, con 23 allievi, si è concluso con una piccola regata tra gli allievi, che ha visto la vittoria dell'equipaggio a bordo della barca del Capo Cappanera, e non poteva essere altrimenti. Una affollata cena ha festeggiato la consegna degli attestati, anche a quelli dei precedenti corsi di perfezionamento, invitati per l'occasione ma



che comunque erano sempre stati presenti, come aiuto-istruttori del corso.

A sinistra, il gruppo dei mitici istruttori della Scuola di Vela e, sopra, allievi ed istruttori del II Corso di Vela.

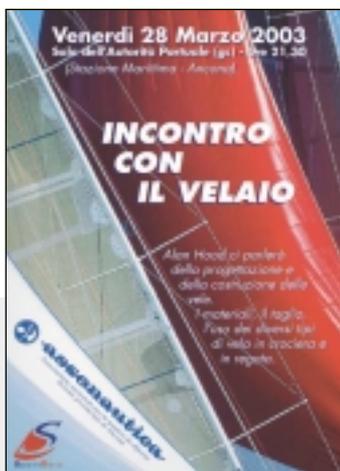
>> continua...



Veleria **South Sails**

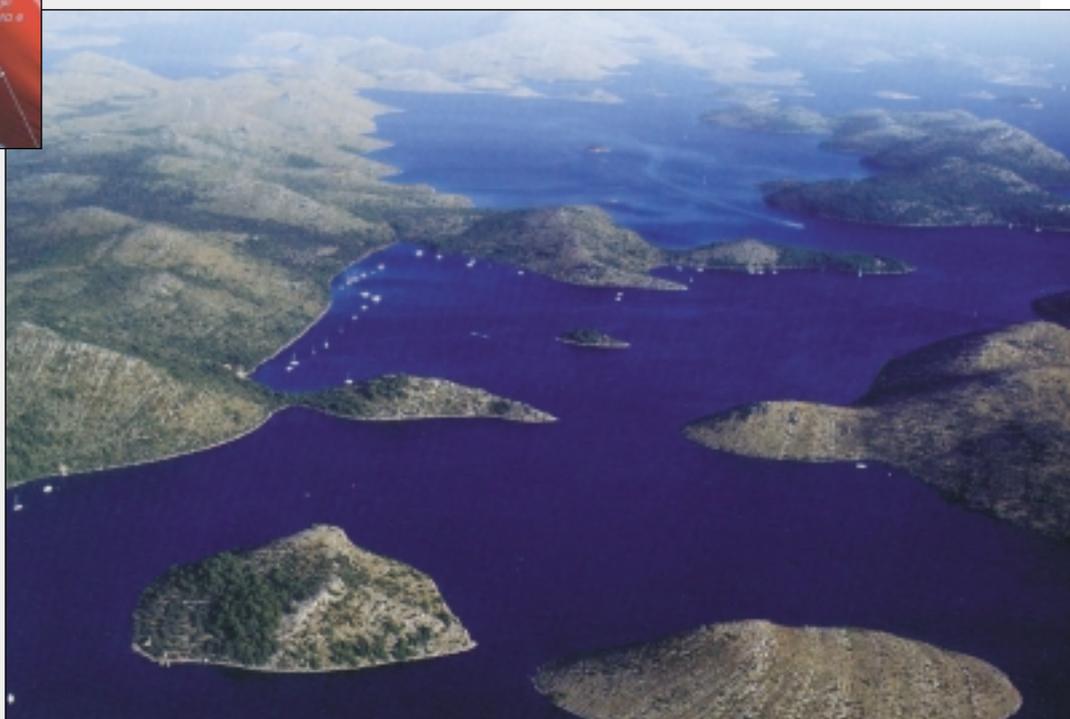
- > COSTRUZIONE DI VELE PER CROCIERA E REGATA IMS E OPEN
- > FORNITORI DI SISTEMI GIREVOLI E ROTAIE PER RANDE FULL BATTEN
- > ASSISTENZA DIRETTA E PROVA IN MARE

V.le dell'Industria, 3 - 47100 Forlì - Italy
Tel. 0543 723234 - Fax 0543 725835



L'iniziativa "Incontro con il Velaio" ha visto la partecipazione di un folto pubblico, presso il salone dell'Autorità Portuale, quasi pieno. Alan Hood, consulente della South Sail, ha mostrato le caratteristiche dei vari tagli delle vele grazie alla proiezione delle immagini grafiche dei loro programmi computerizzati. Nel dopoconferenza ci sono stati interessanti scambi di idee sui diversi tessuti di nuova introduzione nella realizzazione delle vele per i vari tipi di uso richiesto.

La crociera-scuola di vela d'altura per i ragazzi del Nautico "A. Elia" si è conclusa; dal 5 al 10 maggio tre nostre barche, coordinate dal Capo Sezione Vela Prof. Cappanera, hanno traversato l'Adriatico con 14 allievi e tre Insegnanti accompagnatori, nostri Soci (oltre agli Skipper-istruttori Cappanera, G. Graziosi e F. Amoni) e navigato la Dalmazia Centrale tra



Sopra: arcipelago delle Kornati, Croazia. A sinistra: un'immagine della crociera del Nautico.

Zara e Sebenico. Si è trattato di una "full immersion" nella navigazione d'alto mare, con tutti i suoi aspetti pratici e strumentali, ed anche di una bella esperienza di vita a bordo. Con questa iniziativa si apre la nostra collaborazione con l'Istituto Nautico, che crediamo possa estendersi ed arricchirsi con nuove idee.

Una uscita a vela per gli Scout delle Marche è stata svolta domenica 11 maggio: oltre 50 ragazzi, a bordo delle nostre barche, hanno vissuto una bella esperienza di navigazione d'altura, complementare a quella per loro abituale di vela su derive. L'uscita è stata preceduta da un incontro dedicato ai vari aspetti della navigazione d'alto mare.

Un'immagine dell'uscita in mare con gli Scout.



Il punto sul porto



Foto Gianfranco Iacobone

di **Gianfranco Iacobone**

Sulla base del bilancio 2002 approvato da Marina Dorica sono state fissate le nuove tariffe di ormeggio, condivise dai Circoli riuniti nel Consorzio Vanvitelli; come gli scorsi anni l'ormeggio andrà pagato in due rate, in giugno e in novembre; la rata di giugno è invariata rispetto allo scorso anno, quella di novembre include un aumento medio su base annua del 3,5%, scaglionato nel modo seguente:

barche a terra:.....	+ 2,5%
fino a 7,5 metri:.....	+ 4,5%
fino a 10 metri:	+ 4%
fino a 12 metri:	+ 3,5%
fino a 15 metri:	+ 3%
oltre 15 metri:.....	+ 2,5%

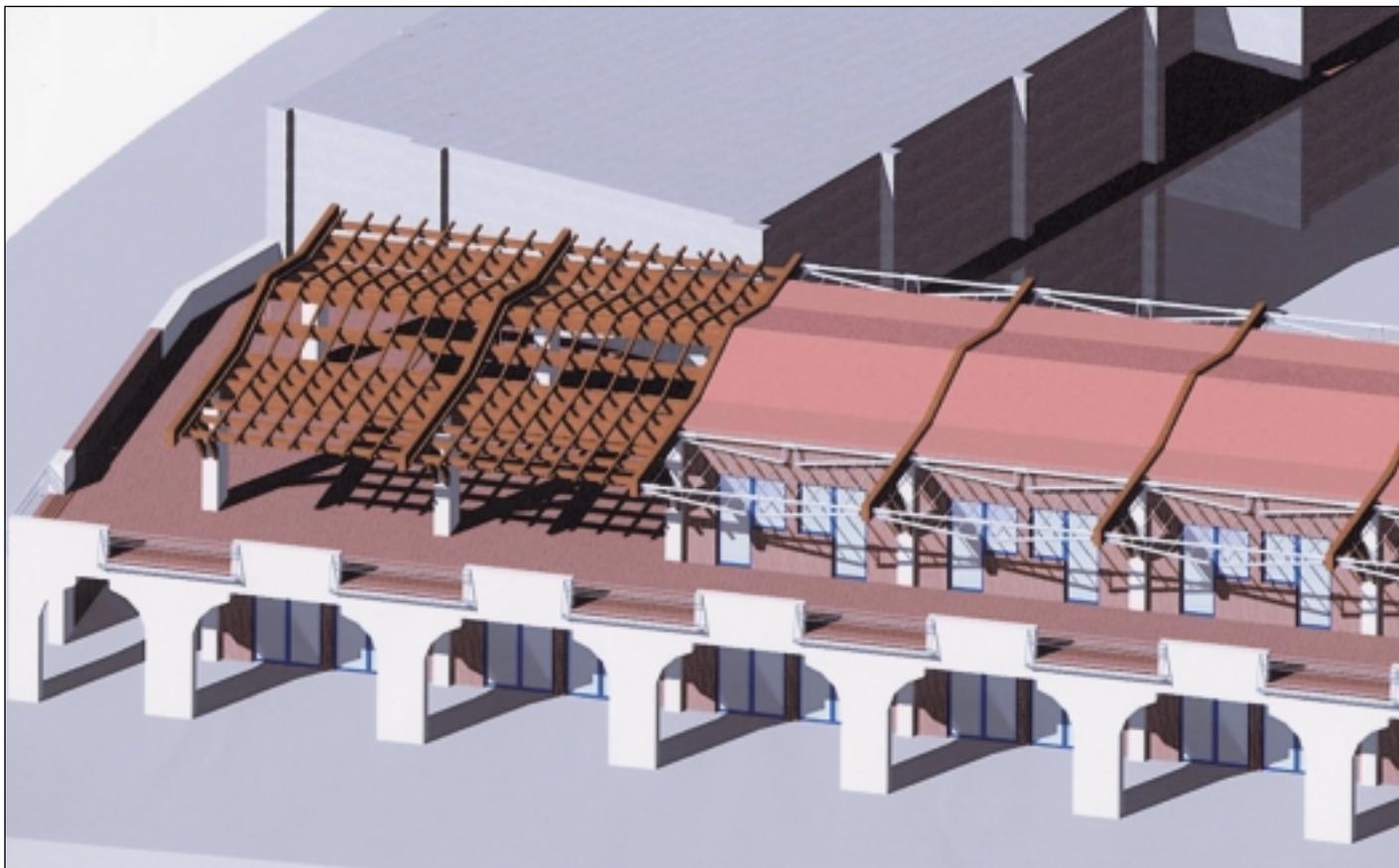
L'aumento è dovuto ad un equivalente incremento dei costi che si è avuto negli ultimi due anni, durante i quali le tariffe non erano state variate.

Maggiori dettagli sui presupposti di bilancio che hanno portato all'elaborazione delle nuove tariffe sono forniti, per ragioni di spazio, nella lettera che i sottoscrittori stanno per ricevere e che riporterà la scadenza esatta delle rate e l'importo personalizzato; la penale per i ritardi di pagamento rimane invariata.

L'area per le barche a terra è in via di ultimazione alla base

esterna del triangolone; rispetto al progetto originario il piazzale è stato spostato di circa 40 metri verso mare, per avere maggiore fondale, e la diga di protezione è stata modificata; per impedire l'insabbiamento davanti agli scivoli a mare si costruirà una piccola darsena aperta verso nord-ovest, all'interno della quale possono trovare posto fino a venti barche in attesa di alaggio; l'ingresso nella darsena è orientato a maestrale, in modo che i natanti possano presentare la poppa all'unica onda di traversia che può interessare la zona. Queste modifiche hanno permesso di creare 32 nuovi posti per barche a terra da 5 metri, che Marina Dorica assegnerà al prezzo di 5.000 euro ai diportisti interessati. Al termine dei lavori ci sarà il trasferimento delle barche dal terrapieno ovest, dove si trovano attualmente e dove devono iniziare i lavori per la palazzina degli impianti sportivi e delle sedi di L.N.I. e Stamura; finirà così un prolungato stato di disagio di questi due Circoli, soprattutto la L.N.I., che hanno avuto notevoli difficoltà nello svolgimento della loro attività sportiva giovanile. Ci sarà un periodo di collaudo, per vedere come si presenterà la discesa a mare con le varie condizioni di moto ondoso, e per apportare eventuali migliorie che si rendessero necessarie, e che Marina Dorica si è impegnata ad attuare.

Marina Dorica ha approvato il progetto di massima del fabbricato da realizzare sul triangolone per le strutture comu-

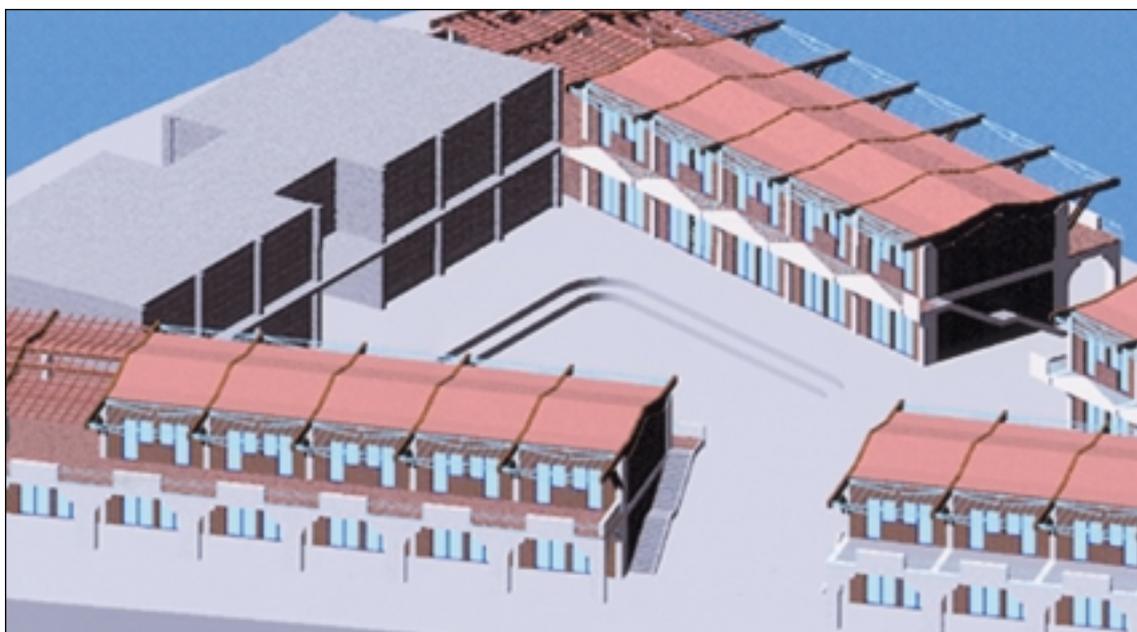


Qui e sotto: due immagini del fabbricato per servizi e sedi nautiche che sorgerà sul piazzale ovest.

ni e per le sedi dei Circoli. Si tratta di una struttura modulare a due piani, triangolare ma con quattro interruzioni che consentono l'accesso allo spazio interno, una vera piazzetta, che potrà essere coperta in parte da una tensostruttura e che sarà utile per le manifestazioni del porto. Il piano inferiore è occupato da locali destinati ad esercizi commerciali, blocchi di servizi igienici per il lato ovest del porto, locali tecnici e uffici di Marina Dorica. Il piano superiore prevede un ristorante da 150 posti (con annessa piccola foresteria) che occupa tutta la base (sud) del triangolo e dispone di un grande terrazzo coperto che guarda verso il porto; un salone per convegni, sul lato ovest contiguo al ristorante, un bar con terrazza panoramica che occupa tutto l'apice del triangolo, verso la bocca d'ingresso del porto. Il resto è destinato alle sedi (Assonautica, Centro Nautico, Amici del Mare e Pescatori Sportivi) ed agli uffici di Marina Dorica. Tutta la struttura al piano superiore prevede un terrazzo profondo 4 metri

lungo il perimetro esterno, uno più stretto lungo il perimetro interno e finestre da entrambi i lati.

Infine due avvisi: 1 - ricordiamo a tutti che è possibile mettere a disposizione il proprio posto barca per gli ormeggi di transito, quando non lo occupiamo, con riconoscimento del 20% dell'introito come sconto sul canone di ormeggio; bisogna segnalare la propria disponibilità in Segreteria. 2 - chi fosse interessato ai box per deposito di materiali deve comunicarlo in Segreteria: si terrà conto per le assegnazioni della data della richiesta.





- Tende da sole e per interni
- Tessuti d'arredamento
- Ombrelloni da giardino e per ambulanti
- Rivenditore Pergotenda
- Arredamenti da giardino

Via dell'Industria, 11
 Zona Palombare
60127 ANCONA
 Tel. 071.894089-82677
 Fax 071.82677
www.tendetendenze.it



YAMAHA

nautiService
cagnoni

Concessionario Unico per le provincie di Ancona e Macerata

Vendita: barche motori accessori
Officina: assistenza - riparazione motori F.B. - E.F.B.
Rimessaggio: a terra **Posti:** barca in mare

Ancona Porto Turistico Marina Dorica
071200375

LE PROSSIME INIZIATIVE

Abbiamo numerosi importanti appuntamenti di primavera – estate:



sabato
24
maggio

Giorno della Sicurezza in Mare: faremo ancora meglio della scorso anno, e contiamo su una partecipazione anche maggiore. La **Guardia Costiera**, attore principale, insieme alle varie organizzazioni dell'emergenza (Vigili del Fuoco, Protezione Civile di Numana-Osimo-Castelfidardo, Croce Rossa Italiana, 118) e con il supporto delle ditte Arimar S.p.A. e Sorian S.r.l., mostreranno dal vivo l'uso di tutte le dotazioni, lo spegnimento di incendi e il soc-



corso a persone in difficoltà. Per dare anche un tocco di spettacolo abbiamo invitato l'Associazione Pegasus che mostrerà come i **cani addestrati** possono trarre in salvo persone in acqua e trainare a nuoto pesanti natanti. L'esibizione dei cinofili inizierà alle ore 15 e 30, l'esercitazione alle 17, e alle 19 sul piazzale antistante il bar ci sarà un piccolo **buf-**

fet per tutti. Sponsor della manifestazione è Auto 90, che esibirà la gamma di auto. Il Comune di Ancona e Marina Dorica hanno accordato il loro patrocinio e sostegno logistico. Contiamo nella massima partecipazione di tutti i Soci.

domenica
25
maggio

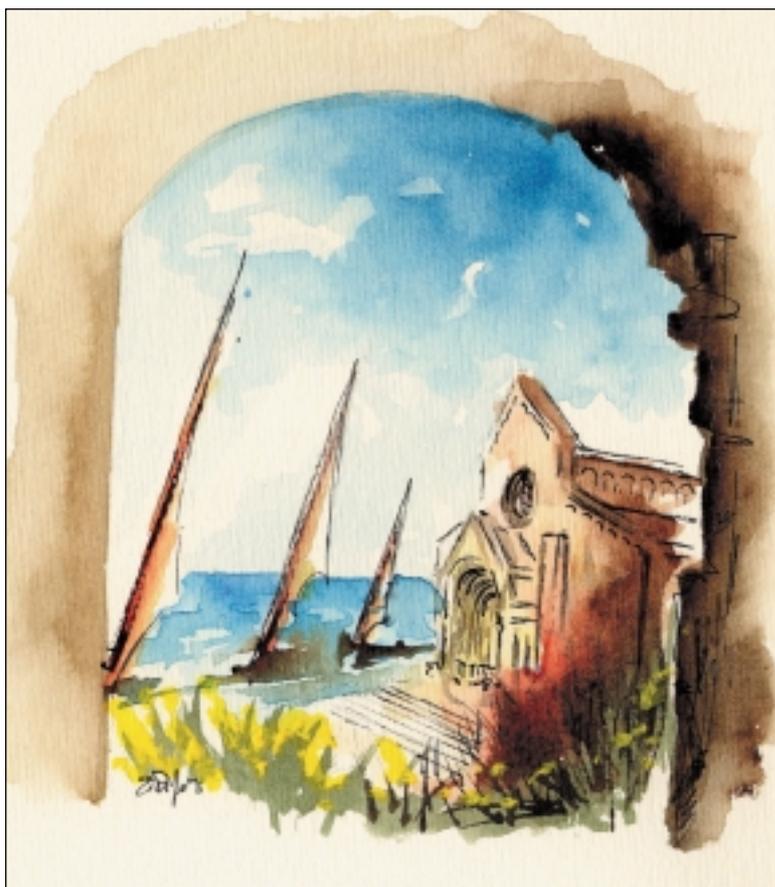
Torna la Regata Sociale di Primavera, aperta anche agli amici degli altri circoli. La formula, semplice e collaudata, è quella di un triangolo di 11 miglia davanti al porto, a vele bianche, con 5 classi sulla base

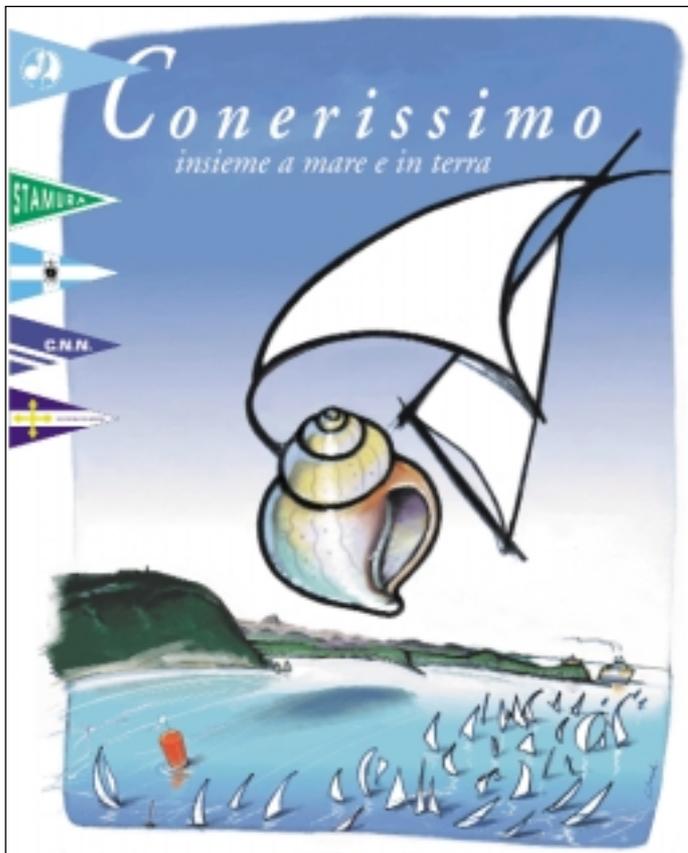
della lunghezza f.t. e categoria speciale per equipaggi X 2. Trofei in ceramica dipinta a mano. In caso di tempo avverso la regata sarà rinviata alla domenica successiva. A sera **cena di premiazione** (si terrà anche in caso di rinvio della veleggiata, è aperta anche a chi non partecipa alla regata) da "Gigetto" a Polverigi; costa circa 18 euro, bisogna prenotare e pagare almeno la sera prima. Contiamo nella solita grande partecipazione.

A destra: il logo della Regata di Primavera 2003, riprodotto sui trofei in ceramica dipinta a mano.

venerdì
30
maggio

Alle ore 21, si terrà l'Assemblea dei Soci nella sala riunioni dell'Autorità Portuale, come sempre gentilmente concessa. All'O.d.G. il consuntivo del bilancio 2002, e l'occasione





che ed economiche ben note. Dettagli e programma in Segreteria: i Soci che non intendono partecipare alla crociera possono comunque unirsi al programma del **12 luglio** (gita archeologica e cena) con il quale festeggeremo gli amici delle altre Assonautiche convenuti ad Ancona.

Confermiamo la II edizione del "Trofeo di pesca d'altura". Il Comitato sta lavorando per una manifestazione ancora migliore di quella dello scorso anno.

sabato
30
agosto

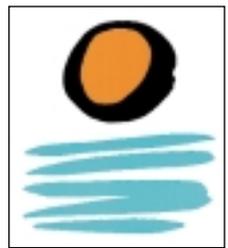
per una discussione sulle cose fatte e quelle da fare. Per la prima volta sarà presente con un suo saluto il **Presidente dell'Assonautica Nazionale** Dr. Gianfranco Pontel, che è sempre molto vicino alla nostra Sezione; coglieremo l'occasione della sua presenza e dell'avvicinarsi del trentesimo anniversario dell'Assonautica di Ancona per consegnare una targa ricordo al **Dr. Ferruccio Ferranti**, secondo Presidente della nostra Associazione negli anni durante i quali furono realizzate quelle strutture (pontili e sede nautica) che furono premessa della successiva crescita della Sezione. Preghiamo i Soci di intervenire numerosi; verrà recapitata apposita lettera di convocazione.

Torna il nostro tradizionale appuntamento con Conerissimo, la bella regata lungo la riviera del Conero. La formula ricalca quella dello scorso anno, secondo la lunghezza f.t. e con uso di tutte le vele, o delle sole vele bianche, a scelta; il giorno precedente, sabato, ci potrà essere una prova generale sullo stesso percorso, aperto anche alle derive, chiamata "Tuttinvela" e la sera una spaghetta all'aperto per gli equipaggi, nel porto; la sera della regata premiazione, sempre nel porto. La domenica precedente una apposita regata porterà le barche di Senigallia ad Ancona; chi vorrà potrà partecipare anche a questa prova, raggiungendo Senigallia la sera prima (ci sarà una cena per gli equipaggi) o la mattina stessa. Il bando e le istruzioni sono disponibili in Segreteria.

domenica
15
giugno

sabato
12
luglio

Ultimi giorni per aderire alla manifestazione del Raggruppamento delle Assonautiche



dell'Adriatico che è giunta alla XV edizione e quest'anno parte il 13 luglio proprio da Ancona, dove tornerà il 7 agosto dopo un giro di tutto il medio Adriatico fino a Dubrovnik. E' una iniziativa che ogni anno vuole rafforzare i legami tra le due sponde dell'Adriatico, ed è anche una buona occasione per fare crociera in gruppo, con garanzie di sicurezza e di buona compagnia non facili da realizzare altrimenti, e con le facilitazioni logisti-

DORICA SAIL
DAVID SENIGAGLIESI
CHARTER-TRASFERIMENTI-MANUTENZIONI

Cell. 0333-4425789 · Tel+Fax 071-7107303
Via Roma, 60/C 60020 OFFAGNA (AN)
P.I. 02049460427 - C.F. 5NGDV63H11A271A - ISCRIZIONE C.C.I.A.A. 157416
BASE PORTO TURISTICO MARINA DORICA ANCONA-PONTILE N. NI



Foto M. Melappioni

Solitario perché!...

Foto Rampello Liborio (Vibo)

Sopra: Fausto Alba.
Nella pagina accanto:
arrivo a Baia Pantera.

Adattamento o attitudine?

di Maurizio Melappioni

Non c'è bisogno di essere super uomini per navigare in solitario, poiché occorre solo l'istinto e l'intuito alla base dell'arte del navigare, doti nascoste di ciascun individuo. Navigare in solitario vuol dire sentire il bisogno di ascoltare il vento, il canto dell'acqua sullo scafo, percepire piccole variazioni di rotta, è questo che dà al navigatore in solitario una particolare dimensione di vivere il mare, o cos'altro?

Lo abbiamo chiesto a **Fausto Alba** socio dell'Assonautica di Ancona dal 1996, che abitualmente attraversa l'Adriatico in solitario. **Fausto** è proprietario di una imbarcazione a vela, il nome è **ORTICA II**, il modello è un Comet 8,50 progettato dallo studio Finot.

M. Melappioni: Quando hai iniziato ad andare a vela?

F. Alba: Ho iniziato circa 20 anni fa con una barca di un amico. Una barca lunga sette metri dalla quale è nata la passione per la vela, poi successivamente la mia prima barca è stata di 8 metri e adesso ho il Comet 8,50.

M.M.: Ho sentito dire che sei sempre pronto a partire, mi puoi dire quante traversate in solitario hai fatto nel 2002?

F.A.: Dunque l'anno scorso... ne ho fatte due... quattro... sei... sì sei traversate, quindi dodici viaggi in solitario.

M.M.: Quando e perché hai deciso di navigare in solitario?

F.A.: Innanzi tutto si decide di navigare in solitario per necessità obbligata nel senso che non si trovano compagni di

viaggio e quindi si naviga in solitario, poi uno scopre che tutto sommato è piacevole, perché si può riscoprire se stessi e la natura, si imparano tante cose, e alla fine si raggiunge un equilibrio che altrimenti non si può raggiungere.

M.M.: Il momento della partenza per l'attraversata lo decidi in base al bollettino, oppure parti comunque?

F.A.: No! Non è così semplice, prima di partire faccio delle osservazioni di parecchi giorni sull'andamento meteorologico, che consulto nei siti internet, o anche ascoltando la televisione. Quindi valuto diversi giorni prima con l'analisi di quello che è!

Però devo dire che l'ultima decisione la faccio grosso modo due o tre ore prima, e la faccio credo in una maniera del tutto singolare "annusando l'a-

ria!... sostanzialmente".

Sembra stupido, però ci sono delle sensazioni che se uno riesce a percepirle, annusando l'aria, ascoltando dei rumori, guardando il cielo, valgono più di dieci bollettini, almeno per quello che riguarda me "e lì decido se vado!... o non vado!".

Credo che questo non sia soltanto riferito ad una interpretazione corretta o meno di quello che è la meteorologia. Secondo me è un'interpretare se stessi, le proprie capacità e capire se in quel momento si può fare una cosa o non si può fare.

M.M.: Quanto dura una traversata navigando a vela per l'intero percorso?

F.A.: In linea di massima una traversata a vela con questa barca dura.... "diciamo secondo le condizioni del vento" dalle 10 alle 14 ore, e secondo

com'è l'intensità del vento.

"Diciamo che mediamente" considero sempre 12 ore dalla partenza, cioè dal porto di Ancona a Veli Rat. Per quello che riguarda gli orari di partenza e di arrivo, preferisco partire la sera dopo cena, oppure verso metà notte intorno l'una anche le due e quindi fare nella prima parte della traversata almeno una quindicina di miglia nella notte che è molto affascinante per poi vedere l'alba sul mare. L'arrivo, "diciamo per pranzo in Croazia" dove ci si riesce a fermare per mangiare e fare due o tre ore di sonno, in maniera poi da avere la serata tranquilla e riposata per un'ottima cena di pesce.

M.M.: Ci puoi descrivere una delle tue traversate in solitario?

F.A.: Una traversata in solitario funziona in questa maniera, "dunque"..... una volta mollato l'ormeggio la prima cosa da fare è trovare il punto per indirizzare la barca sulla rotta per la meta che si vuole raggiungere, in genere faccio su Veli Rat. Quindi devo aspettare di raggiungere all'incirca la "mura del cantiere" e da lì con il GPS imposto la rotta, ho dei punti già segnati,dei punti caratteristici, dopo di che, "direi", la cosa va avanti quasi in automatico eccetto se c'è vento contrario. In questo caso non mi muovo e quindi il problema non sussiste. Generalmente si parte se c'è scirocco, ...se c'è maestrale, quindi all'altezza del muraglione del cantiere si mettono a segno le vele per la giusta andatura, che generalmente è una bolina larga, un traverso, o al massimo un lasco. Difficilmente si trovano andature diverse, in poche parole una volta impostati il GPS e il pilota automatico la barca sostanzialmente va da sola, non ha bisogno di altri interventi a meno che non incroci navi lungo la rotta e quindi bisogna correggere.

Le dodici ore, nel mio caso, passano rapidamente perché cerco di guardare la barca, sento tutti i vari rumori, cerco di capire se c'è qualcosa che non funziona, se c'è qualcosa da sistemare e così via, e poi mi porto sempre una buona scorta di libri tra i più svariati che trovo, o che afferro a casa o quelli che posso prendere in prestito dagli amici. Questi possono essere libri di mare ma non necessariamente, libri di fantascienza, libri di storia. Addirittura in una delle ultime traversate ne ho letto uno che descrive la storia italiana dai primi del '900 fino alla seconda guerra mondiale. L'ho trovato molto inte-

ressante, ma penso che altrimenti non lo avrei mai letto in un'altra situazione ...perché, è di una certa pesantezza, però, anche questo serve per arricchire un minimo la cultura personale.

Quando arriva il momento che "si deve far colazione" alla mattina verso le sette si interrompono tutte le attività per preparare il caffè, sempre se le condizioni meteo sono buone ma in genere si parte sempre se queste sono tali da poter traversare in tranquillità. Infatti nessuno pensa di affrontare condizioni di burrasca e quindi dopo il caffè si fa colazione per poi riprendere tutte quelle attività così normali come la pesca, mettendo una esca artificiale, "che delle volte... forse non sempre... anzi direi... raramente" consente di preparare il pranzo a base di pesce.

È così che passano queste ore!, cioè voglio dire che la traversata appare molto più rapida di come invece il tempo scorre realmente.

Anche parlando con altri...., tutti rimangono impressionati da queste dodici ore di mare in solitudine e invece ho scoperto che non è assolutamente così, anzi devo dire che sono le ore che passano più rapidamente, proprio perché uno le utilizza per arricchire se stesso, per affrontare quelle cose che non si vogliono affrontare oppure perché non si ha tempo.

Inoltre c'è sempre il momento magico dell'avvistamento della terra che nonostante le decine e decine di volte che ho fatto le traversate, rimane un momento magico. Indubbiamente il famoso - "Terra! Terra!" - come diceva Colombo quando faceva le sue navigazioni, anche se nel piccolo dell'adriatico l'attraversare è una cosa normale, ha sempre il suo fascino avvistare la terra. Incominciare a distinguere i monti, le colline e capire se si è "indirizzati esattamente sulla rotta",... nel punto che si vuole raggiungere e così via.

Man mano che si arriva alla meta ci può essere anche la fortuna di avere l'incontro ravvicinato con i delfini e questo in genere consente di passare tranquillamente altri minuti, decine di minuti, perché poi questi animali meravigliosi si mettono a giocare intorno alla barca - "sembra quasi che ti vogliono accompagnare"... e si fanno osservare.

Alla fine c'è l'approccio alla costa, - "quindi qui le cose diventano molto più attente, molto più precise" - bisogna riuscire a centrare esattamente il posto dove si vuole arrivare evitando qualun-

que sorpresa, e questo in genere è Veli Rat. L'approdo è molto semplice, sia che si arrivi di notte che di giorno.

Appena arrivati "il primo punto dove uno si mette subito" è baia Pantera, lì ci si ancora, ci si mette alla ruota in acque del tutto tranquille per un pranzo tranquillo "magari con della pasta calda e poi un paio di ore di sonno....". La giornata a questo punto è aperta la si gestisce come uno vuole a seconda del tempo che si ha a disposizione, a seconda di quello che si trova di quello che si vuole fare.

M.M.: Quando il vento diventa insufficiente alla navigazione cosa fai?

F.A.: Questo è un problema che non mi sono mai posto, può capitare che ci siano dei cambi nella direzione del vento, ma mai contraria alla rotta che si intende fare, per cui se parti con lo scirocco, questo può variare di 10/15 gradi non di più, se parti con il maestrale può diventare tramontana oppure diventare ponente, ma raramente queste cose succedono. Mentre i buchi di vento si incontrano spesso e se la velocità della barca scende al di sotto dei 4 nodi allora si accende il motore per proseguire, al contrario se il vento aumenta riduco la velatura.

M.M.: Prima hai detto che preferisci partire di notte, ma non è meglio partire di giorno?

F.A.: "Ma!... dunque, io devo dire la verità!" preferisco navigare di notte. Mi sono chiesto molte volte il perché, penso che la risposta sia : - "riuscire a vivere il momento di passaggio tra la notte e il giorno, quindi il momento magico dell'alba, il chiarore del sorgere del sole che man mano illumina il cielo" questa è una cosa che se posso non mi perdo mai e penso sia questo il motivo del perché preferisco navigare di notte.



Foto G. Gianello

La longitudine in mare (III)

di **Gianluca Stefoni** Capitano di lungo corso - Insegnante all'Istituto Nautico "A. Elia" (An)

Pubblichiamo la seconda parte dell'articolo del Cap. Stefoni. Eravamo giunti alla vigilia della grande scoperta; l'esigenza commerciale e militare di determinare la longitudine era ormai pressante, ma nessuno dei metodi messi a punto fino a quel momento era soddisfacente: il romanzo si avvia ad una svolta...

Nel 1662 un gruppo di filosofi e scienziati inglesi aveva creato la *Royal Society of London for the Promotion of Natural Knowledge* con lo scopo anche dello "studio della longitudine". Tra gli altri scienziati Robert Hooke si interessò a lungo di orologi per vedere se tali strumenti avrebbero potuto risolvere il problema della longitudine. Dopo aver svolto varie indagini, egli concluse che costruire un orologio sufficientemente accurato per segnare il tempo in mare era virtualmente impossibile: *"Difficoltà insormontabili sono date dal cambiamento dei climi, dall'alternarsi di caldo e freddo, dalle vibrazioni generate dal moto della nave..."*.

Tra gli ultimi decenni del Seicento e i primi anni del Settecento però, numerose navi, per lo più inglesi, andarono perdute perché non riuscivano a stabilire la loro posizione con sufficiente precisione. L'incidente più serio avvenne nel 1707, quando oltre duemila uomini perirono nel naufragio di quattro navi militari sulle coste delle Isole al largo della Cornovaglia.

La soluzione al problema della longitudine diveniva di tale urgenza da portare il parlamento inglese ad emanare, il 16 giugno 1714 il cosiddetto Longitude Act, con il quale si stabilì *"una ricompensa per la persona o le persone che scopriranno la longitudine"*. L'ammontare del premio fu differenziato secondo la precisione raggiunta: 10.000 sterline se la longitudine fosse stata determinata con un errore di un grado, 15.000 se l'errore fosse stato di due terzi di grado, e 20.000 se l'errore fosse stato inferiore al mezzo grado (oltre 20 miliardi delle nostre "vecchie Lire"!)

Ci furono numerosissime proposte, basate sui metodi più svariati; si passò da una teoria sulla misura della marea in mare aperto utilizzando un barometro, alla costruzione di una rete di "navi faro" ancorate in oceano a 200 miglia di distanza l'una dall'altra che, con semafori ottici, comunicassero tra loro una sorta di "stop orario" e così via fino ad arrivare a quella che forse può essere considerata la più assurda, cioè l'utilizzo di

un miracoloso ritrovato dell'alchimia, la cosiddetta polvere simpatica. Si riteneva che tale sostanza, applicata su un pezzo di benda usata per curare una bestia ferita, avrebbe causato dolore all'animale, ovunque si trovasse. Si poteva equipaggiare la nave con un cane appositamente ferito incaricando una persona di fiducia rimasta a Londra di cospargere con la polvere simpatica, ogni giorno a mezzogiorno, le bende del cane. L'animale a bordo della nave si sarebbe messo a guaire, grazie ai suoi gemiti il capitano avrebbe dedotto che in quell'istante a Londra stavano scoccando le dodici e, senza errori, avrebbe potuto calcolare la longitudine.

La soluzione arrivò invece grazie a John Harrison, un carpentiere autodidatta che, nel 1730, realizzò uno strumento con un pendolo "a graticola", formato da nove piccole barre in acciaio e in ottone alternate, capaci di neutralizzare gli sbalzi di temperatura. Harrison andò a Londra portando con sé il suo nuovo pendolo: dopo aver appreso quanto era richiesto per vincere il premio della longitudine, si incontrò con l'Astronomo Reale Halley che lo incoraggiò a perfezionare il suo strano orologio.

Cinque anni più tardi Harrison riuscì a completare l'orologio che aveva in mente, che poi venne designato con la sigla H1. Tale strumento pesava quasi quaranta chilogrammi e il suo volume sfiorava il metro cubo. L'invenzione venne esaminata dai membri della Royal Society. Fu così effettuata una prova in mare con un viaggio di andata e ritorno tra Londra e Lisbona: l'orologio si comportò abbastanza bene e Harrison ricevette una somma di 500 sterline come incentivo per la costruzione di un nuovo, più accurato modello.

Nel frattempo, grazie al lavoro di Halley, Mayer e Maskelyne, vennero pubblicate le prime effemeridi lunari di una certa precisione, con le quali si poteva calcolare la longitudine con un margine di errore di circa un grado e mezzo. Ma oltre a questo margine d'errore non certo trascurabile, il metodo della distanza lunare presentava almeno altri due difetti: anzitutto i capitani delle navi erano costretti ad eseguire una serie di osservazioni e di calcoli complessi, e le cose potevano protrarsi addirittura per tre o quattro ore prima di giungere ad un risultato; in secondo luogo il metodo non era sempre applicabile, dato che ovviamente la Luna e le "stelle fisse" non potevano essere osservate nei giorni prossimi al novilunio.

Nel 1759 Harrison presentò il suo strumento definitivo, l'H4, un orologio di circa dodici centimetri di diametro, che venne



Ritratto di John Harrison, un testardo orologiaio di provincia, eseguito da Thomas King nel 1766. Harrison aveva 73 anni.

imbarcato sul *Deptford*, destinato a compiere la traversata atlantica da Londra alla Giamaica. Il viaggio durò ottantuno giorni: il ritardo accumulato dall'orologio fu di soli cinque secondi. Le condizioni stabilite dal *Longitude Act* si potevano dire pienamente soddisfatte: tuttavia la Commissione della Longitudine, molti dei cui componenti erano impegnati nella sperimentazione del metodo lunare, accampò una serie di pretesti pur di non dichiarare Harrison vincitore. Soltanto dopo una petizione a re Giorgio III, nel 1772 Harrison ormai quasi ottantenne si vide assegnare la metà del premio prestabilito. Si era finalmente arrivati "all'irrealizzabile", ormai il "problema della longitudine" era definitivamente risolto anche se, a dire il vero, a causa dell'alto costo ben pochi capitani potevano permettersi il lusso di acquistare uno strumento la cui realizzazione richiedeva parecchi mesi di manodopera specializzata. Nella seconda metà dell'ottocento (dopo il 1880), con l'affinamento delle tecniche di costruzione, si ridimensionarono i costi e iniziò una più ampia e generale diffusione degli orologi di marina. Ancor oggi il cronometro



marino è essenzialmente un orologio a bilanciere come quello di Harrison, costruito con grande precisione per eliminare gli errori dovuti alla dilatazione termica dei metalli. Durante le osservazioni astronomiche, il navigante legge, con precisione almeno al mezzo secondo, l'ora del 1° meridiano (di Greenwich) necessaria per utilizzare le Effemeridi nautiche e determinare le proprie coordinate geografiche in mare. Ad onore del vero sulle navi moderne il cronometro marino tradizionale viene sempre più spesso sostituito da un orologio a quarzo alimentato a corrente elettrica a frequenza costante e il punto nave astronomico sempre più spesso determinato grazie agli apparati satellitari... ma chi ama veramente il mare, rimarrà sempre affascinato dalle stelle e dall'ingegnoso artigiano che carpì alle stelle il segreto per orientarsi sul mare e lo chiuse in un orologio da taschino.

L'orologio H4 costruito da John Harrison che ha vinto il premio "The Board of Longitudes". Il diametro della cassa è di 13,3 cm. L'orologio è attualmente conservato presso il National Museum of Greenwich.

NAVIBLU

POLIZZA PER UNITÀ DA DIPORTO

Claudio Maria Leraio



ASSISTUDIO Snc di Piccoli I. e Martini A.
Via Giovanni di Vittorio 82
Zona Ind. Baraccola Ovest, 60100 Ancona
Tel. 071/28.63.892 — Fax 071/28.69.769
e-mail: a20130@meieaurora.it

NaviBlu, un prodotto assicurativo studiato dal team di esperti Meieaurora che, come te, amano e vivono il mare.

La navigazione inizia ancor prima di mollare gli ormeggi. Ogni diportista sa bene quanto importante sia una corretta messa a punto dell'imbarcazione, la verifica delle dotazioni di sicurezza, lo studio della rotta migliore, la preparazione dell'equipaggio e una buona informazione meteomarina.

Con questo spirito Meieaurora ha studiato **NaviBlu**, una polizza assicurativa che, considerando tutti gli aspetti di una navigazione sicura, offre servizi e coperture con tre proposte — **Platinum, Gold e Silver** — personalizzabili, sulla base delle tue reali esigenze, ed estensibili con una ricca gamma di opzioni. In porto, in rada, in mare aperto, lungo costa: **NaviBlu** è a bordo e naviga con te.

MEIEAURORA NAVIMETEO
IL METEO DA PERSONA A PERSONA

È il servizio personalizzato di assistenza meteo-marina — coordinato da Gianfranco Meggiorin e abbinato a NaviBlu — che rappresenta per i naviganti un sicuro punto di riferimento "a terra". Il dialogo diretto telefonico con gli operatori consente di essere costantemente informati sull'evoluzione del tempo in mare.

www.meieaurora.it

www.navimeteo.it

CONERO CARAVAN

Divisione Nautica

OFFERTE SPECIALI



Gabbotto salvagente
Direttiva CEE 89/686 EEC

€ 10,00
~~€ 12,55~~

Cina galleggiante da 30 metri
per salvagente anulari

€ 5,40
~~€ 6,75~~



Salvagente anulare

€ 22,90
~~€ 28,05~~



€ 5,40
~~€ 6,75~~

Avvisatori acustici con bombola



Segnali di soccorso

Entro 3 miglia	€ 24,80	€ 31,00
Entro 6/12 miglia	€ 79,20	€ 99,00
Entro 50 miglia	€ 106,40	€ 133,00



Boetta luminosa galleggiante

€ 10,00
~~€ 12,55~~

Cassetta Pronto Soccorso
Tabella D

€ 20,50
~~€ 25,05~~



Apparecchi galleggianti Arimar

6 p.	€ 200,00	€ 242,00
8 p.	€ 215,00	€ 258,00
10 p.	€ 236,00	€ 282,00
12 p.	€ 284,00	€ 349,00



6 p.	€ 2.208,00	€ 2.764,00
8 p.	€ 2.476,00	€ 3.094,00
10 p.	€ 2.678,00	€ 3.384,00
12 p.	€ 2.889,00	€ 3.612,00

Zattera Arimar valigia rigida

Estintore antincendio Kg 1
"OMOLOGATO RINA"
completo di manometro

€ 18,00
~~€ 22,00~~



Tender avvolgibile Arimar

240	€ 990,00	€ 1.204,00
270	€ 1.050,00	€ 1.322,00
310	€ 1.100,00	€ 1.344,00



250	€ 1.100,00	€ 1.354,00
270	€ 1.250,00	€ 1.601,00

Tender elite Arimar (carena VTR)

...e molte altre ancora. Valide fino al 15 giugno.

Gommoni & Tender **ASSO Prestige** Arimar

Motori **MERCURY SUZUKI**



S.S. 16 Km 309,700 (uscita casello A14 Ancona Sud) - ASPIO TERME - ANCONA
Tel. 071.95559 - Fax 071.95127 - www.conerocaravan.it - info@conerocaravan.it