



assonautica

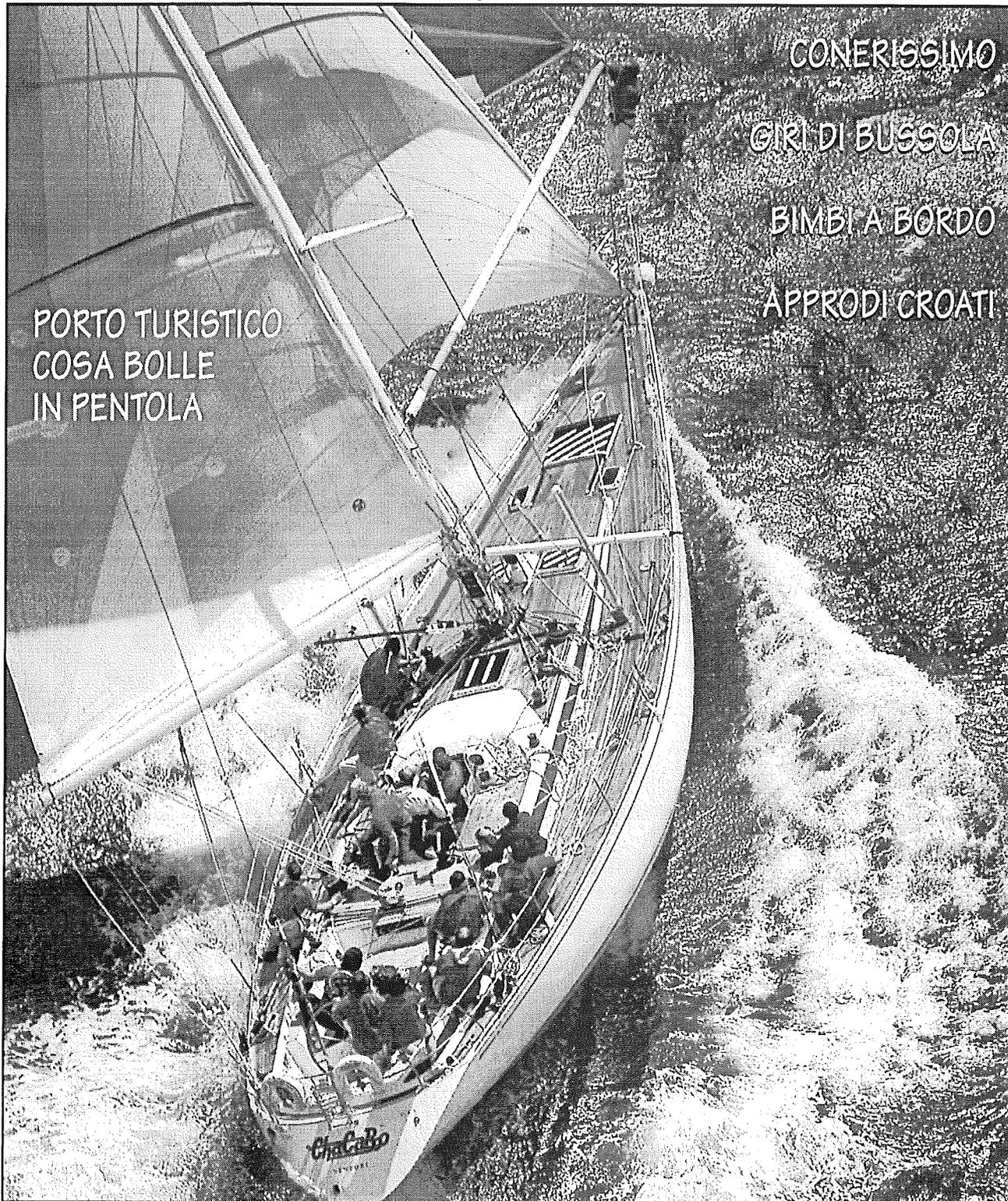
*associazione nazionale per la nautica da diporto
sezione provinciale di Ancona*

Giornale interno di informazione per i soci - PERIODICO -

Numero 4 anno 1998

Sede legale: 60124 Ancona, Piazza XXIV Maggio N. 1 - c/o Camera di Commercio - Tel. 071-58.98.283

Sede amministrativa base nautica: 60125 Ancona, via Enrico Mattei (porto turistico) - Tel. 071-20.74.731 - Cod. fis. N. 80015250428



PORTO TURISTICO
COSA BOLLE
IN PENTOLA

CONERISSIMO
GIRI DI BUSSOLA
BIMBI A BORDO
APPRODI CROATI

~~assonautica~~

Dir. Responsabile
ERMANNO BERTOLINI

Redazione
ROBERTO de SANCTIS
GIUSEPPE LAPPA
MAURIZIO MELAPPIONI

Segretaria
CARLA POLACCO

Composizione e Grafica
MAURIZIO MELAPPIONI

Impaginazione grafica
OSIMO EDIZIONI
Via Costa del Borgo 48
OSIMO

Stampa
C.L. GRAF
Via del Corbezzolo
SIROLO

ASSONAUTICA di ANCONA
Tel. e fax 071/2074731
base nautica
Via E. Mattei 60125 ANCONA

n. 4 Anno 1998

Hanno collaborato
Maurizio Ronconi
Gianfranco Iacobone
Sergio Bozza
Valeriano Tondelli
Paolo Remia

Questo giornale viene
distribuito gratuitamente a
tutti i soci in regola con la
quota associativa

~~assonautica~~

UN MOTIVO IN PIU' PER ESSERE SOCIO

DIVULGARE I
FATTI CONCRETI

LA VITA DI CIRCOLO DI CHI E'
SEMPRE LI',
PERCHE' HA IL POSTO
BARCA, MA... NON SOLO

COINVOLGERE E'
L'OBIETTIVO

assonautica **NEWS**



E' IL PUNTO DI
INCONTRO DI
TUTTI I SOCI

P E S C A R E



**HAI UN RACCONTO PARTICOLARE, TI E' ACCADUTO
DURANTE LA PESCA, HAI UNA TECNICA PARTICOLARE
PER LA PESCA DELLA SPIGOLA, LA RICCIOLA ETC.
PUBBLICHEREMO IL TUO ARTICOLO**

CONTATTA LA SEGRETERIA AL 071/2074731

Circa un anno fa, la mia rubrica settimanale si "blasonò" con un'intervista in esclusiva rilasciatami da **Ambrogio Fogar**, anche se ancora non eravamo stati "sfrattati" dall'attuale porto turistico, gli chiesi il suo parere sulla situazione della nautica da diporto in Italia, vengo a citarne qualche passo quanto mai diventato attuale ed attinente... "Io stesso on. Burlando ha chiesto il mio punto di vista su questo ed io gli ho inviato una relazione dettagliata da principi e paragoni; ad esempio, in Francia i marina sono efficienti e con prezzi di stazionamento inferiori ai nostri, in più ci sono agevolazioni per chi compra una barca e non privazioni come da noi... bisogna cambiare la mentalità e la visione miope di chi fa le leggi... ci sono molti giovani che vorrebbero impegnarsi nell'acquisto di una barca ma sanno che, una volta comprata, non sono arrivati che al punto di partenza per le enormi spese che dovranno ancora sostenere... è giusto ampliare i marina se poi la condizione fiscale ed **i prezzi dei posti barca ammazzano la voglia di andar per mare?**". Questa sua ultima frase ci deve far riflettere. Siamo "Assonauti" e non "Assonnati".

Porto turistico, riuscire a far coincidere le innumerevoli realtà soggettive per trasmutarla in un'unica realtà oggettiva operante è un'impresa ardua, ma forse non impossibile: il "Vanvitelli" spinge sull'acceleratore (vedi articolo di P. Remia che esprime un suo punto di vista) ed una nuova iniziativa in fase di fioritura (vedi articolo di V. Tondelli). Difatti, l'Assonautica ospita opinioni, anche contrastanti, su questa complessa situazione per dare la possibilità a tutti i soci di dire la loro sull'argomento, grazie anche al Presidente che assolve in pieno il suo compito di favorire e promuovere tutto il diportismo nautico. Ritornando agli articoli di Tondelli e Remia mi sento in obbligo di riportare che quest'ultimo, avendo avuto il modo di leggere (prima che fosse stato pubblicato) l'articolo di Tondelli, avanza delle sue perplessità, espresse in sei domande riguardo la nuova iniziativa, pertanto per una maggiore trasparenza ed equità le stesse sono state rigirate al mittente, il quale ha provveduto a fornire delucidazioni, domande e risposte in un articolo a parte. Questo per ribadire che l'Assonautica, come organo, è *super partes* e rispetta la libertà di opinione dei propri soci che altri non sono che l'elemento portante dell'Associazione.

Il sottoscritto si augura che qualsiasi strada verrà imboccata, sarà quella che tuteli il maggior numero di diportisti: ininfluente è il sapere da quale parte provenga la proposta ma l'essenziale sono la trasparenza e la tutela del diportismo; mi permetto di rubare un'espressione del Sindaco Galeazzi alla riunione del 10 aprile u.s.: "Dobbiamo garantire il posto barca a tutti, dal pensionato con la batana in su" ed è per questo che gli organi Pubblici (da noi eletti) devono agevolare il trasferimento, rendendolo meno traumatico al diportista/contribuente già abbastanza spremuto. Tutti devono evitare il "muro contro muro", bandendo saccenza ed arroganza, sempre pronte ad esplodere in situazioni delicate come questa, perché non favoriscono il dialogo.

Per nulla saccente e, tantomeno arrogante, bensì arguto ed intelligente reputo l'articolo di M. Ronconi: centra perfettamente l'argomento "sdrammatizzandolo" (come una cravatta a fiori sulla grisaglia). Mi auguro (ma non ci credo) che dal prossimo numero potremo leggere di una chiara soluzione di questo problema che, vuoi per indolenza, vuoi per altro, è esploso improvvisamente fra i pontili nelle ultime settimane.

IN MARE NON SI PUO' CHIAMARE IL CARRO ATTREZZI...

Chi desidera fare o ripetere il corso di
"MOTORI MARINI, COME CAVARSELA DA SOLI"
può dare la sua adesione in segreteria
tel. 071/2074731

Ennio Balducci, che ha un'esperienza
notevole in questo campo,
ha dato la sua disponibilità per un corso

Siamo tutti imprenditori



Una scena dell'incontro dei soci vanvitelliani sul tema: il nuovo porto turistico, iniziative per il completamento e la gestione

Domenica mattina, è una bella giornata, andrò a piedi, il Mandracchio non è lontano. Il contrasto tra l'habitat tipico dei pescherecci e l'importanza monumentale della Mole Vanvitelliana rende ancora più insolita l'atmosfera da "convention" che si respira all'interno della sala congressi della Fiera.

Il clima è quello delle grandi occasioni: schermo gigante con il disegno del porto, sul palco qualcuno prova l'amplificazione.

Mancano, a dire il vero, lo sventolio delle bandiere ed il colore dei fiori, ma l'atmosfera è tale che provo un certo disagio per non aver indossato un blazer blu e, perché no, un cappello da commodoro.

Il relatore approccia la platea con quel tanto di cortese aggressività che fa subito capire di aver a che fare con uno che le idee le ha ben chiare e questo può bastare a tutti. A dire il vero noto una certa prolissa ripetitività che rischia di togliere spazio al dibattito, ma del resto bisogna pur capire che una massa di convenuti così ampia richiede una particolare enfaticizzazione.

Il concetto è estremamente complesso e difficile da spiegare in termini divulgativi. Bisogna assumere individualmente l'iniziativa conferendo denaro al Consorzio per salvare la città dalla ennesima incompiuta ed evitare di cadere preda della rapacità dell'incombente privato, o della costosa inettitudine del pubblico. E se uno i soldi non li ha? Niente paura, fare impresa significa anche ottenere credito. Molte banche sono interessate ad una operazione così prestigiosa e

senza alcun profitto, sono pronte ad accendere mutui chirografari.

Mi sembra tranquillizzante, chirografario significa scritto con le mani quindi, anche se la banca vorrà essere garantita con la busta paga o il foglio della pensione del novello imprenditore, non c'è di che preoccuparsi; mica come la Cassa Depositi e Prestiti che per finanziare il Comune pretende, oltre a tassi esosi, documenti scritti a macchina o peggio col computer.

Il progetto...? Lo si farà, ci tasseremo per ingaggiare consulenti, professionisti, così potremo sapere a priori cosa ne sarà dei nostri soldi.

Gli interventi dei convenuti sono stati tutti interessanti ed alcuni, in particolare, molto propositivi, ma la risposta è stata sempre la stessa: non interessa la costruttività dei molti contribuiti, ma soltanto l'adesione al non ancora concepito progetto del Consorzio Vanvitelli.

Quante volte i diportisti di Ancona dovranno pagare la loro passione per un'attività che è nel patrimonio genetico della città?

Non dimentichiamo che il diportista è anche un contribuente!

Comunque, sentirsi imprenditori, anche per i numerosi pensionati e lavoratori che vogliono perpetuare la tradizione della pescata primaverile dei quatti, o per il giovane appassionato di vela, immagino sia gratificante, anche se sulla sorte futura delle quote di sottoscrizione si è detto tutto ed il contrario di tutto.

Di volta in volta, si dice che sarebbero a fondo perduto, oppure riacquistabili dai Circoli secondo valutazioni relative all'ammortamento e alla svalutazione, o ancora equiparabili a titoli ad alto rendimento finanziario, quasi una speculazione. Resta il fatto che chi, come un nostro socio, è uscito dal centro nautico, non ha recuperato neanche una lira dei suoi conferimenti di ingresso, ma si sa, fare l'impresa comporta dei rischi.

Sarebbe stato interessante raccogliere la disponibilità del presidente dell'Assonautica di La Spezia che un'impresa importante l'ha realizzata, come riportato in un articolo della rivista "Nautica" del dicembre '97, ed ascoltare dalla sua voce le caratteristiche di questa importante esperienza che ha portato alla realizzazione di un porto turistico.

Meglio non rischiare di disorientare la platea con un'esperienza concreta e tangibile. L'importante è raccogliere adesioni e non farsi "rubare la scena".

Neanche la possibilità di accedere ai finanziamenti comunitari immagino sia stata verificata; perché scippare i diportisti dell'opportunità di essere imprenditori?

Maurizio Ronconi

di Gianfranco Iacobone

Un nuovo libro

Da questo numero iniziamo una collaborazione con Sergio Bozza dell'Emporio Nautico Venturini che ci offre la possibilità di ampliare l'angolo della nostra biblioteca con un ottimo testo, già disponibile alla base a mare, scritto da Carl Antony Marchaj.

LE QUALITÀ MARINE DI UNA BARCA

I fattori che non vanno dimenticati

Un'esposizione critica di come la ricerca vincolata soltanto alle Regole di Stazza possa portare allo sviluppo di imbarcazioni a vela con caratteristiche marine potenzialmente pericolose. Tale analisi, che si basa su un'importante ricerca teorico-pratica, dimostra quanto sia importante, per evitare ulteriori perdite di vite umane, cambiare al più presto la filosofia progettuale delle nuove imbarcazioni.

La sicurezza delle cosiddette imbarcazioni d'altura e la loro capacità di tener il mare in condizioni estreme, sono state fortemente messe in dubbio nel 1979 quando avvenne la tragedia della Regata del Fastnet. Di nuovo, sei anni dopo, una grande percentuale delle imbarcazioni partecipanti alla Regata del Fastnet e alla Channel Race si ritirarono in condizioni di mare che non potevano certo essere definite eccezionali. Tuttavia la lezione non è servita e le odierne imbarcazioni a vela, in condizioni di vento forte, sono sempre più difficili da governare. E' senz'altro un problema per i forti e preparati equipaggi degli yacht da regata, ma è anche un argomento di grande interesse per il marinaio medio la cui imbarcazione da crociera non è altro che una diretta discen-



Questo volume è già disponibile alla biblioteca della base a mare

dente di quella da regata. Si tratta dunque di un importante lavoro che aiuterà a cambiare le Regole di Stazza attualmente in vigore, regole che influenzano le tendenze progettuali degli yacht a vela.

Svariati anni di ricerche in galleria del vento e in vasca navale, uniti alla grande esperienza velica fanno di Tony Marchaj la persona più qualificata per scrivere questo libro. Buona lettura



* CARTE PUBBLICAZIONI NAUTICHE ITALIANE E STRANIERE

* STRUMENTAZIONI TRADIZIONALI ED ELETTRONICA PER LA NAVIGAZIONE

* MOBILI ED OGGETTISTICA DI ARREDAMENTO STILE "VECCHIA MARINA"

VENTURINI, V.le Vittorio Veneto, 84/86 - Tel. 0733/811189 Fax 774515 - 62012 Civitanova Marche (MC)
Internet; <http://www.venturini.com>

di Valeriano Tondelli

Organizziamoci per difendere il nostro diritto d'accesso al mare e per salvaguardare la funzione sociale che il porto turistico ha sempre ricoperto

Pur ritenendo utile e condivisibile l'iniziativa del Consorzio Vanvitelli per completare e gestire il nuovo porto turistico, molti diportisti sono rimasti perplessi, ritenendola non da tutti praticabile e comunque insufficiente alle esigenze dell'utenza. Sono poche, infatti, le garanzie che il nuovo bacino offre sia per l'agibilità e gestibilità sia per la capienza. Le più grosse incertezze riguardano quelle attività socialmente utili che nell'attuale porticciolo sono portate avanti dai circoli e che saranno le prime a scomparire con la nuova organizzazione portuale non essendo monetizzabili né riconducibili ad un numero di posti barca.

L'attuale porto turistico assolve da anni una grossa funzione sociale, ospitando molteplici attività:

corsi di vela per bambini dai 9 ai 16 anni, organizzati anche con accordi diretti con le scuole ed il Provveditorato agli Studi, gare agonistiche ai più svariati livelli per derive o cabinati, attività di pesca e pesca subacquea, corsi per il conseguimento della patente nautica e per apprendere le arti della navigazione d'altura, corsi di meteorologia, di meccanica per motori marini, di navigazione astronomica, attività nautica per portatori di handicap senza dimenticare che molti anziani e pensionati trovano nel mare e nella nautica una valida strada per trascorrere in modo sereno ed attivo la terza e più difficile età. **Oggi l'esistenza di questa preziosa attività è gravemente minacciata.**

Sono certo primarie le esigenze del porto commerciale ma la macchina non può procedere alla cieca ignorando completamente la realtà che si trova sul suo cammino, strutture positive organizzate con anni di spese e lavoro volontario senza alcun fine di lucro. Nel bellissimo porto di Ancona ci può essere posto per tutti. Si vuole organizzare un gruppo di lavoro che si proponga come intermediario agli organi competenti al fine di salvaguardare quell'area del diporto più "debole" ma portatore di innegabili apporti sociali, che faccia conoscere la realtà del porto turistico anconetano e presenti proposte aggiuntive a quelle del Consorzio Vanvitelli. Il gruppo si potrà porre in posizione trasversale ai circoli per raggrupparne le forze attive allo scopo di portare avanti proposte a livello politico e sociale sui problemi legati alla fruibilità del mare ad Ancona.

Le iniziative in fase di elaborazione sono:

1) raccolta di firme per chiedere l'inserimento di scelte relative al diporto ed alle attività ad esse collegate nella pianificazione vigente e in fase di elaborazione (il nuovo piano particolareggiato dell'area portuale è in fase di stesura, essendo scaduto quello vigente).

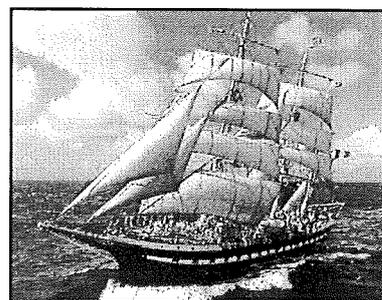
In particolare, sono da sostenere le seguenti richieste:

- limitazione dell'interramento dell'attuale porticciolo al minimo indispensabile a viabilità e trasporti per salvare buona parte dello spazio acqueo disponibile ed utilizzarlo per attività sociali e per concedere posti barca a prezzi controllati permettendo l'accesso al mare a tutti e la diffusione della nautica locale;
- individuazione di un'area per il porto peschereccio dove spostare anche in tempi medio lunghi attrezzature e imbarcazioni per la pesca;
- conseguente previsione di bonifica e ridefinizione dello spazio acqueo intorno alla Mole Vanvitelliana da destinarsi al diporto, con gestione mista comunale e associativa, per ridare alla città la propria marina, accogliere il transito in un luogo prestigioso e favorire, finalmente in Ancona, lo sviluppo del turismo nautico;
- 2) concordare tra i vari circoli un piano preciso degli spostamenti legati ad una nuova organizzazione dei pontili in vista dell'apertura del cantiere per la viabilità che prevede una fascia d'interramento di circa 30 metri. E' necessario fornire alle autorità portuali le massime garanzie per non intralciare l'inizio dei lavori, chiedendo, contemporaneamente, chiarimenti su tempi e modi delle operazioni di cantiere, garanzie di nuovi spazi in concessione per mantenere praticabile il porto, attive le associazioni e viva la funzione sociale di questa struttura;
- 3) effettuare un monitoraggio dei fondali del nuovo porto turistico e delle aree nei pressi della sua imboccatura, per ottenere dati certi sulla dinamica d'insabbiamento in rapporto alle condizioni del mare e conoscere, di conseguenza, la reale situazione d'agibilità e gestibilità di questo nuovo bacino;
- 4) raccolta dati sull'utenza del porto turistico anconetano e sulle implicazioni di carattere sociale, ricreativo, commerciale e occupazionale per far pesare i numeri sulle scelte politiche che ci riguardano;
- 5) organizzazione di dibattiti e riunioni tra i diportisti per fare il punto sui problemi della nautica locale, commerciale e turistica, per comprendere le esigenze di tutti i fruitori del porto e disciplinare al meglio i comportamenti del naviglio minore assicurando alle autorità portuali la più naturale convivenza tra diporto e traffico commerciale;
- 6) preparazione di un dossier su questa vicenda, che migliaia di persone stanno vivendo con apprensione, per utilizzarlo a scopo di massima informazione a tutti i livelli.

Una riunione verrà indetta entro breve tempo.

di Paolo Remia

Il punto sul nuovo porto turistico



Nulla ancora di concreto sulle prospettive di ultimazione del porto turistico di Ancona. Dopo il successo della manifestazione organizzata dal Consorzio "Vanvitelli" di domenica 8 marzo u.s. ritenevo che fossimo riusciti a convincere il "Marina Dorica spa" e con esso il Sig. Sindaco della possibilità di attuare una iniziativa unica per la città di Ancona. Nulla di più effimero.

Dopo numerosi contatti da cui traspariva la preoccupazione politica per il consenso avuto, il "Marina Dorica spa" convocava per il 10 aprile u.s. una riunione presso la sede comunale. All'ordine del giorno erano poste in discussione le proposte per il completamento del bacino. In detta sede, quindi, si sarebbe dovuto dibattere su una eventuale proposta alternativa o di appoggio a quella del "Vanvitelli" da parte del Presidente del "Marina Dorica spa".

Nulla di tutto ciò.

Dalla riunione è scaturito inequivocabilmente che il "Marina Dorica spa" non aveva alcuna proposta concreta da sottoporci e che lo scopo della riunione era duplice: dimostrare, da una parte, che il Pubblico qualche cosa stava facendo e, dall'altra, cercare di demolire con dubbi ed insinuazioni la concreta possibilità del "Vanvitelli" di reperire le risorse finanziarie necessarie.

Debbo dire che a seguito dei numerosi interventi siamo riusciti forse a capire quanto la proposta (sembra non concordata) del "Marina Dorica spa" sia comunque inaccettabile per i Circoli Nautici. La proposta può così sintetizzarsi:

- al Marina Dorica la concessione demaniale e la gestione degli spazi a terra;
- ai Circoli Nautici la concessione demaniale e la gestione degli spazi acquei;
- le risorse finanziarie dovevano scaturire dai sodalizi e,

forse in parte, anche dal Comune di Ancona.

A tale prospettiva è

stata ferma la risposta negativa del Presidente del "Vanvitelli", che ribadiva la necessità di collegare l'impegno finanziario dei circoli alla titolarità della concessione demaniale con i diritti relativi.

Conclusione, nulla di fatto, se non una certezza: il "Marina Dorica spa" deve rimanere l'unico intestatario del rapporto concessorio ed il merito della realizzazione dell'opera deve assolutamente ricadere sul Comune di Ancona (Sig. Sindaco).

Su proposta dell'avv. Fabiani (consulente del Sig. Sindaco) si è comunque concordato di dar vita ad incontri in cui si possa verificare la possibilità di un accordo tra i Circoli ed il "Marina Dorica spa" (altra perdita di tempo! Speriamo di no).

Il Consorzio "Vanvitelli", nell'assemblea dei soci svoltasi lo scorso 22 aprile, ha deliberato di proporre al "Marina Dorica" una soluzione di compromesso che veda, da un lato, quest'ultima società titolare della concessione demaniale e, dall'altro, i Circoli convenzionati con la stessa al fine di veder garantita la loro autonomia e capacità funzionale.

Proposta indispensabile per non rompere con il "Marina Dorica spa" ma, ancora tutta da definire e verificare.

A queste riunioni parteciperà, a nome di tutti i Circoli, il Presidente del Consorzio "Vanvitelli".

Per espressa posizione del Sig. Sindaco la mia presenza non è gradita.

Non me ne dispiaccio, anche se mi resta il rammarico di non potervi aggiornare direttamente sugli ulteriori sviluppi.

"CONERISSIMO"

Cari amici,

i Circoli nautici di Ancona (Sef Stamura, Lega Navale Italiana, Centro Nautico ed Assonautica) e il Circolo nautico di Numana organizzano per il 21 giugno p.v., con il patrocinio della Regione Marche, una giornata di vela lungo il tratto Ancona-Numana e ritorno, il "Conerissimo '98". Sarà un'occasione per far regatare, lungo la splendida cornice della Riviera del Conero, imbarcazioni da regata e barche da diporto, esperti velisti ed equipaggi familiari, ma tutti accomunati dalla passione per il Mare. Nessun calcolo complicato di "rating" o "compensi", solo e semplicemente divisioni in categoria sulla base della lunghezza

fuori tutto e classifiche quindi in tempo reale. Il percorso è stato scelto anche per "farci" vedere e avvicinare il pubblico a questo sport della vela che, tradizionalmente, si svolge lontano dalla riva. Questo è il primo appuntamento del genere, e ci auguriamo con la collaborazione di molti, di una lunga serie, perché "Conerissimo" deve diventare la regata di tutti. Invitiamo pertanto tutti i velisti a partecipare (i circoli organizzatori offriranno ospitalità alle imbarcazioni provenienti da fuori Ancona) a questo evento di Vela, Amicizia e Simpatia.

A tutti diamo appuntamento per domenica 21 giugno alle h. 10.
Il Comitato organizzatore

Di seguito diamo spazio agli interrogativi che si pone il socio Remia riguardo alla nuova iniziativa sul porto turistico illustrata nell'articolo del socio Tondelli il quale - nel modo più stringato possibile - fornisce risposte e chiarimenti.

R.d.S.

Per ultimo, intendo dire la mia sull'iniziativa proposta da alcuni soci dei Circoli nautici che si pone, cito testualmente, "in posizione trasversale ai circoli per raggruppare le forze attive allo scopo di portare avanti proposte politiche e sociali sui problemi legati alla fruibilità del mare ad Ancona".

Dall'essenza della proposta, se ho ben capito, si evince il desiderio "di limitare l'interramento dell'attuale porticciolo per salvare buona parte dello spazio acqueo disponibile ed utilizzarlo per attività sociali e per concedere posti barca a prezzi controllati".

Io mi domando:

- 1) è possibile limitare il completo interrimento dell'attuale porticciolo alla luce dello sviluppo del porto commerciale (che cosa ha detto l'autorità portuale)?
 - 2) è possibile dare ospitalità a tutte le imbarcazioni nello spazio acqueo rimanente?
 - 3) è possibile ritenere che quello che rimarrà dell'attuale porticciolo (cantieri permettendo) possa ritenersi un approdo degno per modesti diportisti?
 - 4) potranno i Circoli, privati delle loro sedi naturali, continuare ad essere promotori di iniziative nautiche?
 - 5) l'avvenire del diporto nautico ad Ancona può ancora ritenersi agganciato all'attuale porticciolo?
 - 6) è ancora possibile, nel breve periodo, pensare ad un porto turistico alla Mole Vanvitelliana?
- Altre cose si potrebbero dire, ma non posso dilungarmi oltre.

Paolo Remia

Interessanti sono i quesiti che Remia pone, anche perché sono gli stessi che ci siamo posti prima di dare il via a questa iniziativa. Cerco di rispondere punto per punto:

- 1) la possibilità di limitare l'interramento esiste, senza per questo necessariamente contrastare lo sviluppo del porto commerciale: l'attuale porto turistico è costituito da un grosso bacino ben protetto da tutti i venti e di buona qualità dei fondali non soggetti ad insabbiamento, rarissimi nell'Adriatico. Non ci si vuole contrapporre alle autorità portuali ma contrastare la realizzazione di un progetto obsoleto, legato alla vecchia pretesa di un'area industriale nel porto. Tutto può essere risolto con uno studio approfondito sull'area, già in parte intrapreso dal comune con la preparazione del nuovo piano particolareggiato, grande occasione per soddisfare le esigenze di tutti, eliminando aree industriali degradate o non compatibili con le esigenze della nautica sia essa commerciale, peschereccia o diportistica senza sacrificare più specchi acquei preziosi;
- 2) no, siamo noi i primi a sostenere che il nuovo porto turistico divenga operativo senza pretendere di completarlo immediatamente a scapito di futuri oneri finanziari di gestione, inaccettabili da gran parte dell'utenza;
- 3) riteniamo possibile che, nonostante l'apertura del cantiere, l'approdo si mantenga dignitoso perché crediamo in un accordo con le Autorità Portuali che, a fronte della massima disponibilità ed impegno sullo sgombero delle aree destinate alla viabilità, ci permetta l'accesso a nuove concessioni nelle aree a nord sulle quali ridefinire l'agibilità del porto stesso. Uno scontro oggi sui valori in gioco in questa situazione è improponibile e tutti gli interlocutori devono rendersi conto che una situazione di tale complessità va affrontata e risolta con un difficile ma auspicabile lavoro di concertazione;
- 4) i Circoli dovranno necessariamente trovare spazio nelle aree a nord e solo l'impegno di tutti e un accordo preciso fra i vari club potrà permettere il proseguimento delle attività;
- 5) l'avvenire del diporto anconetano, se **deve esistere, è legato**: a) al vecchio porticciolo per quanto concerne la fascia più modesta e l'attività sociale che vi si svolge; b) alla riqualificazione dello specchio acqueo della Mole Vanvitelliana, per lo sviluppo del turismo nautico e per fornire di una sede prestigiosa i circoli e l'ente pubblico che può e deve entrare a tutti i diritti nella nautica, in una città come Ancona, ad essa da sempre strettamente legata; c) al nuovo porto turistico che, se terminato in modo dignitoso, può permettere di dare risposta alla crescente domanda, ben oltre che cittadina, giacente ed inevasa già in parte, presso i vari Circoli;
- 6) il porto turistico alla Mole Vanvitelliana non si ritiene possibile in tempi brevi ma si ritiene presupposto irrinunciabile sul quale è necessario un impegno unanime per inserirne la previsione nella pianificazione in fase di stesura e permettere la realizzazione a medio e lungo termine.

Valeriano Tondelli

di Ermanno Bertolini

Caro socio,
sono lieto di comunicare che, per accordi presi dal Raggruppamento Assonautiche dell'Adriatico con i massimi Dirigenti dell'Associazione Nazionale Croata per il turismo nautico, è prevista una convenzione che contempla quanto segue:

a) priorità su altri utenti nel reperimento dei posti barca riservati al transito nei "marina's";

b) sconto del 10% sulla tariffa giornaliera (tasse escluse);

c) vantaggi su contratti annuali, stagionali ed altri servizi.

Il tutto avverrà su esibizione della tessera sociale 1998.

La convenzione è riferibile ai seguenti "marina's":

- NOVIGRAD
- CERVAR-PORAT
- PARENTIUM
- POREC
- VERUDA-TEHNOMONT
- ADMIRAL
- KLIMNO
- PUNAT
- MALI LOSINJ
- NEREZINE
- BORIK
- TANKERKOMERC d.d. MARINA ZADAR

- SAS MARINA ZLATNA LUKA
- TANKERKOMERC d.d. MARINA VELI IZ
- IST
- KORNATI
- HRAMINA
- BETINA
- KREMIK
- FRAPA-ROGOZNICA
- LUMBARDA
- ZIRONA
- PORAT

Prima della stagione estiva saranno comunicate eventuali integrazioni e modalità per la fruizione del servizio.

Capt. P. AMATORI - Agenzia Marittima

AGENZIA MARITTIMA - VIA LOGGIA, 16 - ANCONA

GLI SPECIALISTI

AGENTI PER LE



PER LA CROAZIA

NAVI TRAGHETTO

JADROLINIJA

COLLEGAMENTI DIRETTI DA ANCONA PER

ZARA - SEBENICO - SPALATO - VIS - HVAR - KORČULA - DUGI OTOK

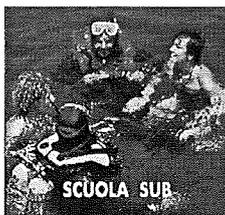


LE TARIFFE PIU' CONVENIENTI
PER TUFFARSI NELL' ADRIATICO PIU' CRISTALLINO

AGENTI PER GLI ALISCAFI  miatrade



SOGGIORNI - WEEK END - ESCURSIONI



SCUOLA SUB

CAPT. P. AMATORI AGENZIA MARITTIMA

SERVIZIO TRAGHETTI
SERVIZIO ALISCAFI

071.204305
071.202906

fax 071.200211
fax 071.2073861

I valichi marittimi di frontiera di I, II e II stagionali

I valichi marittimi internazionali permanenti di I categoria nella Repubblica di Croazia sono Umag, Pula, Mali Lošinj, Zadar, Šibenik, Split, Ploče, Korčula, Dubrovnik, Senj e Maslenica.

I valichi di II categoria sono Poreč, Rovinj, Raša-Bršica e Metković.

I valichi marittimi stagionali di II categoria sono Novigrad, Sali, Božava, Primošten, Ravni-Žakanj, Ubli (Lastovo), Komiža, Hvar, Vela Luka, Kanegra e Umag (ACI Marina)

di Giuseppe Lappa

Appuntamento in Adriatico 10^a edizione

E' stato presentato al 19° Nautex di Rimini da Paolo dal Buono, direttore tecnico, il percorso della manifestazione del 1998, presenti anche personalità croate come Dragutin Zie, presidente Associazioni Porti Turistici croati.

Non è più tempo di tirare i remi in barca, poiché il grande evento si sta avvicinando!

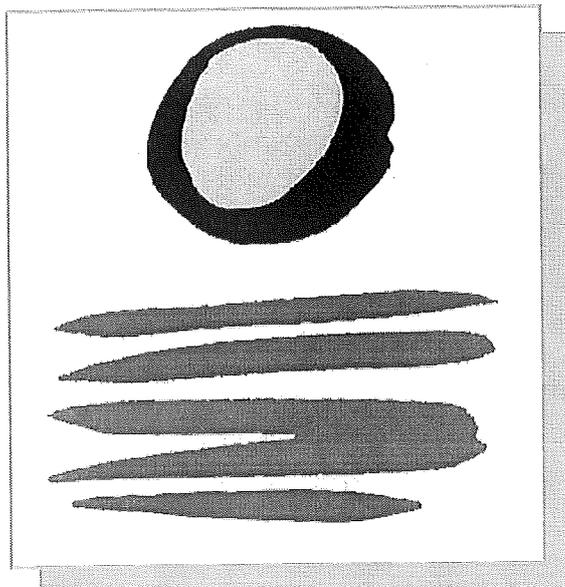
Da domenica 26 luglio fino a domenica 23 agosto 1998 si svolgerà l'edizione del decennale di "Appuntamento in Adriatico", manifestazione che tutti conoscete e che quest'anno sarà ancora più speciale del solito in quanto comprenderà, oltre alle attrattive turistiche e paesaggistiche che normalmente caratterizzano ciascuna edizione, anche una serie di iniziative a corollario, nell'intento di festeggiare degnamente dieci anni di meravigliosi itinerari sulle sponde italiane e croate del nostro mare. Naturalmente dalle iniziative sortiranno particolari vantaggi a favore dei soci e dei componenti dell'equipaggio che parteciperanno.

E' assolutamente sconsigliato rifiutarsi di partecipare!!! Chiunque contravvenga sarà sottoposto a procedimento disciplinare che si concluderà con un provvedimento sindacabile che potrà comportare, nel caso in cui venga applicata la sanzione massima prevista, anche il divieto di frequentare il mare Adriatico fino ad anni 5!!!

Comunque, pensando che non sarà necessario arrivare a tanto, è auspicabile una nutrita partecipazione, considerando che alcune delle precedenti edizioni hanno visto le gesta di numerosi equipaggi anconetani.



Lo stand dell'Assonautica nazionale al 19° salone Nautex di Rimini 1998



Regolamento

"Appuntamento in Adriatico" è una manifestazione sportiva, non competitiva, che si svolge col patrocinio delle Federazioni nautiche dei Paesi ad essa interessati.

1) Le iscrizioni delle imbarcazioni partecipanti dovranno pervenire entro e non oltre il 10 giugno 1998, accompagnate dalle quote di iscrizione.

2) Le quote di iscrizione sono le seguenti:

- a) per barche fino a mt. 10 £ 350.000
- b) per barche fino a mt. 12 £ 500.000
- c) per barche oltre i mt. 12 £ 650.000
- d) per ogni componente l'equipaggio sopra i 16 anni, escluso lo skipper £ 100.000

Nel modulo di iscrizione dovranno essere indicati:

- il proprietario dell'imbarcazione, così come risultante dal libretto di navigazione, il numero ed i nominativi dei membri dell'equipaggio.

Se lo skipper iscritto fosse persona diversa dal proprietario, dovrà essere allegata una autorizzazione o delega, con firma autenticata dal rappresentante dell'Assonautica provinciale di appartenenza. Le quote dovranno essere versate ai rappresentanti delle Assonautiche provinciali di appartenenza. Esse sono comprensive di polizza assicurativa per ogni nucleo partecipante, con copertura secondo le modalità d'uso.

L'organizzazione garantisce l'ormeggio gratuito in ogni tappa italiana e facilitazioni nelle tappe croate. La stessa organizzazione curerà, coadiuvata dalle Autorità delle località sedi di tappa, manifestazioni culturali, sportive, gastronomiche, legate alla tradizione del territorio.

3) Tutte le persone fisiche dovranno essere iscritte all'Assonautica. I familiari degli iscritti sono da considerarsi pure essi iscritti.

4) Ogni imbarcazione dovrà essere in regola con le norme vigenti che disciplinano la nautica da diporto. L'armatore dovrà depositare all'organizzazione copia fotostatica del libretto di navigazione, della polizza assi-

curativa obbligatoria della barca e della patente nautica. Per le imbarcazioni non immatricolate, i proprietari rilasceranno una dichiarazione con i dati tecnici del natante. Essendo esse abilitate alla navigazione entro le 6 miglia, non potranno partecipare alla manifestazione in acque croate, salvo partecipazione a titolo personale.

5) Il comandante dell'imbarcazione è sempre l'unico responsabile del proprio mezzo e di tutti i componenti dell'equipaggio. Lo skipper è tenuto a dare tempestiva segnalazione in caso di mutamenti dei componenti del proprio equipaggio. Allo stesso skipper è riservata l'unica responsabilità in relazione a tutte le decisioni concernenti la navigazione, compresa la scelta, di tappa in tappa, se salpare o meno. Lo skipper è tenuto a dare, in tempo utile, all'organizzatore tecnico l'esito delle sue decisioni. E' vivamente sconsigliata la partecipazione di navigatori solitari.

6) L'organizzazione fornisce agli equipaggi l'assistenza logistica sussidiaria di un Direttore tecnico nella persona del prof. Paolo Dal Buono. L'organizzazione non sarà comunque responsabile di danni alle imbarcazioni, o agli equipaggi, o a terzi, che dovessero derivare da carenze delle strutture ospitanti, o da negligenza del personale ad esse preposto. L'organizzazione inoltre non sarà in grado di assicurare con propri mezzi, soccorso in mare o qualsiasi altro tipo di assistenza in mare o all'ormeggio. Queste ultime sono affidate alle Autorità marittime locali ed ogni responsabilità al riguardo fa capo esclusivamente al comandante dell'imbarcazione.

7) Il Comandante è tenuto a partecipare ai "briefing" al fine di conoscere gli aspetti tecnici delle tappe, di essere aggiornato su quelli logistici e di offrire la massima collaborazione al Direttore tecnico, anche partecipando alle varie attività enunciate di volta in volta.

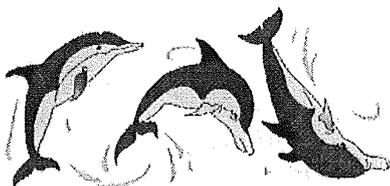
8) Con la sottoscrizione del seguente regolamento vengono accettate tutte le clausole in esso citate sollevando l'Ente organizzatore da ogni responsabilità.

Per quanto non contemplato vigono le norme della F.I.V. e F.I.M.

ERRATA CORRIGE

Nel n. 3 di "Assonautica News" a pag. 12 abbiamo erroneamente indicato quale autore di "Appuntamenti in Adriatico" Gianfranco Iacobone al posto di Giuseppe Lappa.

Ce ne scusiamo con l'interessato



Qui di fianco il modulo di iscrizione che è disponibile alla base a mare dell'Assonautica

"APPUNTAMENTO IN ADRIATICO" 1998

DATA	PROGRAMMA/TRAGITTO	MIGLIA
Domenica 26/7	Lussino	
Lunedì 27/07	Lussino - Arbe	18
Martedì 28/07	Arbe (gita)	
Mercoledì 29/07	Arbe - Punal	20
Giovedì 30/07	Punal - P.ta Kriza	15
Venerdì 31/07	P.ta Kriza - Simunj	31
Sabato 01/08	Simunj - Veli Iz	25
Domenica 02/08	Veli Iz - Zara	15
Lunedì 03/08	Zara (gita)	
Martedì 04/08	Zara - Ist	22
Mercoledì 05/08	Ist - Civitanova Marche	70
Giovedì 06/08	Civitanova Marche	
Venerdì 07/08	Civitanova Marche - Giulianova	35
Sabato 08/08	Giulianova - Pescara	22
Domenica 09/08	Pescara	
Lunedì 10/08	Pescara (gita alle Tremiti)	
Martedì 11/08	Pescara - S.Benedetto del Tronto	33
Mercoledì 12/08	S.Benedetto del Tronto - Porto S.Giorgio	15
Giovedì 13/08	Porto S.Giorgio - Ancona	35
Venerdì 14/08	Ancona - Senigallia	13
Sabato 15/08	Senigallia - Pesaro	20
Domenica 16/08	Pesaro - Rimini P.to Verde	17
Lunedì 17/08	Rimini P.to Verde	
Martedì 18/08	Rimini - Cesenatico	12
Mercoledì 19/08	Cesenatico - Ravenna (città)	21
Giovedì 20/08	Ravenna - P.to Garibaldi	22
Venerdì 21/08	P.to Garibaldi - Jesolo	60
Sabato 22/08	Jesolo - Lignano	25
Domenica 23/08	Lignano - Trieste	28



ASSONAUTICHE
ADRIATICO

"APPUNTAMENTO IN ADRIATICO" 1998

MODULO DI ISCRIZIONE

Il sottoscritto
nato a il residente a
..... Via n.
C.A.P. - tel.
proprietario dell'imbarcazione:

a vela a motore

di metri sigla d'immatricolazione
modello cantiere
presa visione del regolamento allegato ed all'uopo sottoscritto,
CHIEDE

di essere iscritto quale partecipante e skipper ad "Appuntamenti in Adriatico" 1998 con l'equipaggio composto dalle seguenti persone:

Nome e cognome	Grado di parentela	Isella	N.Tessera Assonautica
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Località e data d'inserimento nella manifestazione:

Allega alla presente la fotocopia di tutti i documenti richiesti.

La quota di iscrizione è stata versata mediante:

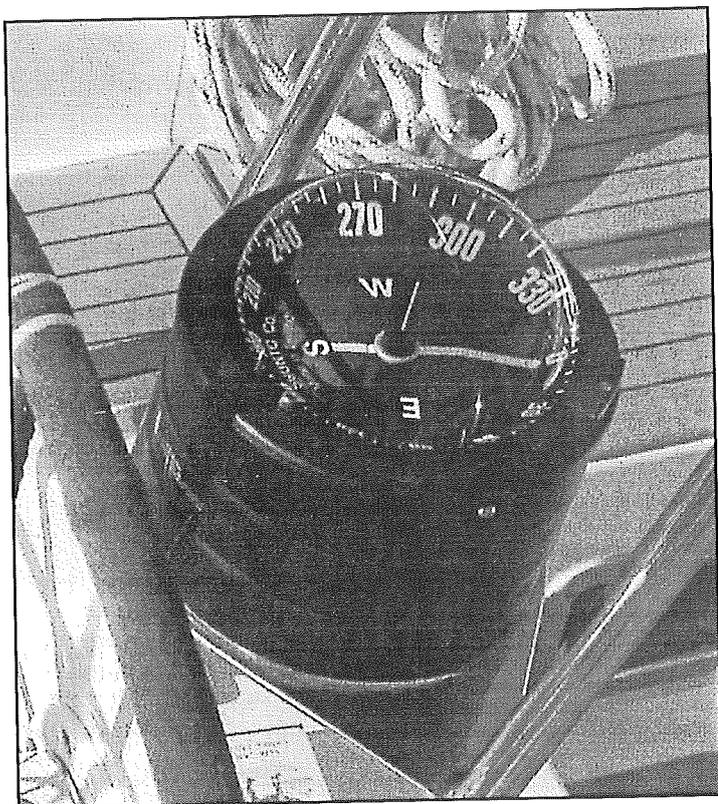
assegno di €.
in contanti di €. all'Assonautica di

FIRMA DEL COMANDANTE

Raggruppamento
Assonautiche dell'Adriatico
60125 Ancona
Via E. Mattei (Zona Zippa)
Tel. e Fax (071) 2074731

di Maurizio Melappioni

Metodo speditivo per la compensazione delle bussole magnetiche

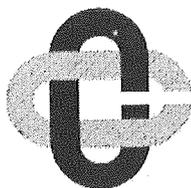


Sembra un titolo da film di avventura al più ignaro dei naviganti, eppure la bussola è l'unico strumento che dovrebbe essere curato nel miglior dei modi, da la rotta e non deve sbagliare.

Il metodo speditivo per la compensazione delle bussole magnetiche si avvale dei dati forniti dalla girobussola, ormai in uso su quasi tutte le unità... Potrebbe essere questo l'inizio della serata coordinata dal Capitano Gianluca Stefoni, che è insegnante presso l'Istituto Nautico di Ancona, ma non sarà così, è troppo tecnico per un diportista.

Il diportista, in quella serata, vorrà sapere di sicuro qualche cavillo legislativo sulla bussola, ma vorrà soprattutto conoscere come si può controllare da soli la bussola della propria imbarcazione, ed eventualmente vorrà anche sapere come si possono fare da soli le famose correzioni o giri di bussola.

L'incontro tra il cap. Stefoni, e i soci interessati all'argomento "bussola", è stato fissato per venerdì 20 maggio '98 presso la base a mare; gli interessati possono dare già da ora la loro adesione in segreteria, che provvederà a comunicare l'ora d'inizio.



CASSA RURALE ED ARTIGIANA "S. GIUSEPPE"
CREDITO COOPERATIVO - CAMERANO (AN)

Società Cooperativa a Responsabilità Limitata

SEDE

Camerano

Via Mons. Donizelli, 34

Tel. 071/730181

Fax 071/732119

AG 1 Piazza Roma

Tel. 071/7301880



Filiali

Sirolo - Via Giulietti, 59 - Tel. 071/7360012

Fax 071/9330154

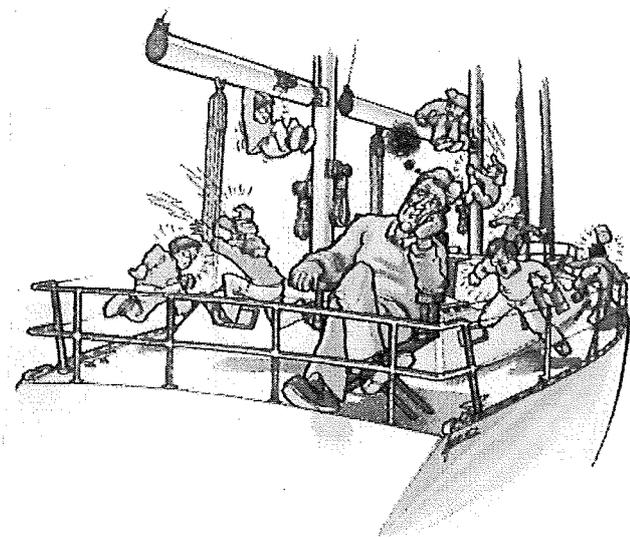
Crocette di Castelfidardo - P.zza Silvio Pellico, 7

Tel. 071/7823285/6 Fax 071/7823287

Osimo - San Biagio - Via Manzoni, 4

Tel. 071/7108628/7108952 - Fax 071/7108406

di Maurizio Melappioni



Bimbi a bordo!

L'iniziativa, collegata alla neo associazione "Vela in famiglia", portata avanti anche dall'Assonautica di Ancona, è stata presentata al 15° Nautex di Rimini ed ha suscitato un notevole interesse

Dubbi, precauzioni e perplessità precedono il momento di prendere la decisione se portare il proprio pargolo in crociera o se affidarlo ai nonni.

La realtà è che i bimbi in barca sono a proprio agio, quelli più grandicelli si divertono un mondo. Il problema non riguarda l'adattabilità del bambino alla vita marinara: sia che abbia pochi mesi di vita o che sia intorno ai 3-4 anni, il mondo della barca risulta per lui estremamente curioso e per quelli che sono più grandi incredibilmente affascinante. Un bimbo di pochi mesi è di sicuro più gestibile. Le attenzioni e le cure che si devono dedicare sono più o meno le stesse di quelle che si devono dare a casa. Il discorso cambia quando il bambino inizia a camminare. Una barca è comunque un luogo pieno di trabocchetti: scalette, osterigi aperti, cime, scotte e via dicendo.

Alcuni skippers utilizzano la cintura di sicurezza collegata a una cima che scorre da prua a poppa sulla coperta della barca, per limitare l'area in cui il bambino si può muovere liberamente.

Sono assolutamente indispensabili le reti da sistemare sulla battagliola: rappresentano un valido accessorio di sicurezza.

Gli orari del bambino devono essere sempre rispettati, con ritmi di vita naturali e sani, che sono in pratica gli stessi della vita di casa: a letto presto alla sera e sveglia di primo mattino.

Quando il bambino supera i 5 anni tutto diventa affascinante e risulta un gioco.

In questa fase è importante renderlo partecipe della vita di bordo: in una parola responsabilizzarlo affidandogli dei compiti ben precisi, e come genitori, sempre pronti a non colpevolizzare il bimbo se sbaglia, cioè pronti ad intervenire subito in

simbiosi con lui se sbaglia, sarebbe un errore rimproverarlo.

Intorno agli 8-10 anni, oltre a dare al proprio figlio il ruolo di mozzo, è necessario che abbia compagnia e un amichetto è quanto più auspicabile per la sua soddisfazione e la privacy dei genitori.

Sono queste le problematiche sostenute dalla neo associazione "Vela in famiglia" che l'Assonautica di Ancona sta portando avanti già dal numero scorso in abbinamento alla rivista **Bolina**, che l'ha lanciata per prima a livello nazionale.

In occasione del 19° Salone **Nautex** di Rimini, il giorno 21 febbraio '98, all'interno del convegno dal titolo "Un impegno internazionale per lo sviluppo del diporto nautico in Adriatico verso il 2000", il segretario dell'Assonautica di Ferrara, **Paolo Dal Buono**, che ha presentato al pubblico la 10^a edizione di "Appuntamento in Adriatico '98", mi ha concesso uno spazio per poter divulgare l'iniziativa "Vela in famiglia" come Assonautica di Ancona, riscuotendo molto interesse tra il pubblico, specie quello femminile.

E' stato chiesto al presidente delle Associazioni dei Porti Turistici Croati, Dragutin Zic, presente per l'occasione, di preparare un elenco di Marina o approdi adatti ad ospitare equipaggi con prole.

Certamente per "noi" la Croazia rappresenta la meta più vicina e più adatta per crociere con prole, soprattutto se queste sono organizzate in flottiglia. Vorrei pertanto lanciare un appello a chiunque voglia farsi partecipe della iniziativa per organizzare una simpatica vacanza, in flottiglia, con prole, dedicata all'infante neo skipper di domani.

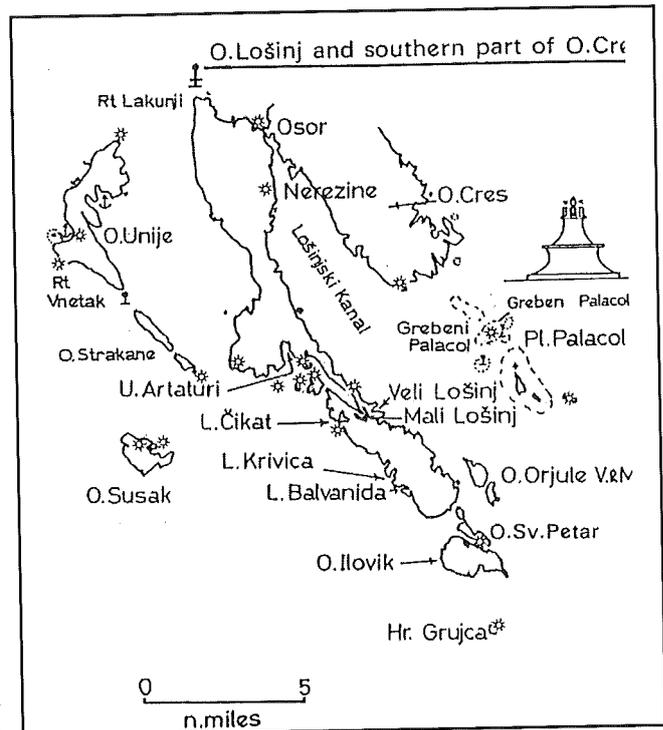
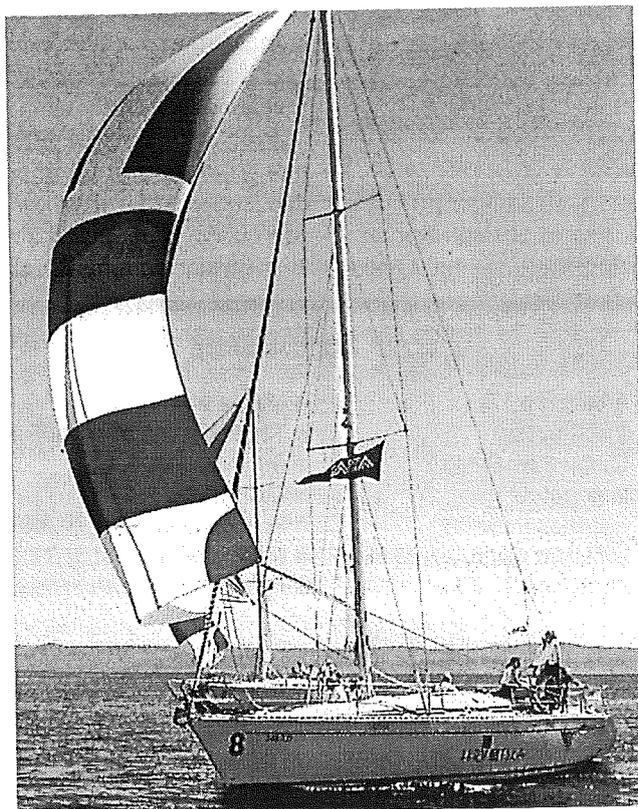
Per eventuali incontri organizzativi la nostra segreteria è a vostra disposizione.

di Gianfranco Iacobone

Approdare in Croazia

Lussino

Delle tre è l'unica che ha conservato la pratiche "navali", essendo un porto commerciale. La traversata prende a riferimento il grande faro dell'isola di Sansego, che lasceremo a sinistra; dal traverso di Sansego, sette miglia all'arrivo, lo stretto ingresso alla baia di Lussinpiccolo non si riconosce, ma questo non deve preoccupare. Più avanti, a due miglia, si riconoscerà l'apertura, con faretti, oltre la quale, in fondo alla baia verso SE, c'è la città. Non ci sono pericoli (scogli non segnati o bassifondi) né avvicinandosi né dentro la baia. La polizia ha sede in un chiosco posto sulla riva sinistra andando verso la città, molto prima dell'abitato e del cantiere navale, accanto al canale che, durante le brevi aperture del ponte, consente di raggiungere la costa di NE. La bandiera croata è sempre esposta e consente di identificare da lontano i posti di frontiera. Una buona banchina permette di accostare all'inglese anche due o tre barche, e si può passare lì la notte se è tardi. La pratica va conclusa in Capitaneria, che dista un miglio, sulla stessa riva, in direzione della città; è conveniente spostare la barca e riattraccarla, dopo aver superato il cantiere navale, alla banchina adiacente un ampio piazzale oltre il quale, in una vecchia casa a 300 metri dal mare, c'è la CP. A questo punto, liberi, possiamo ormeggiare ai pontili gal-



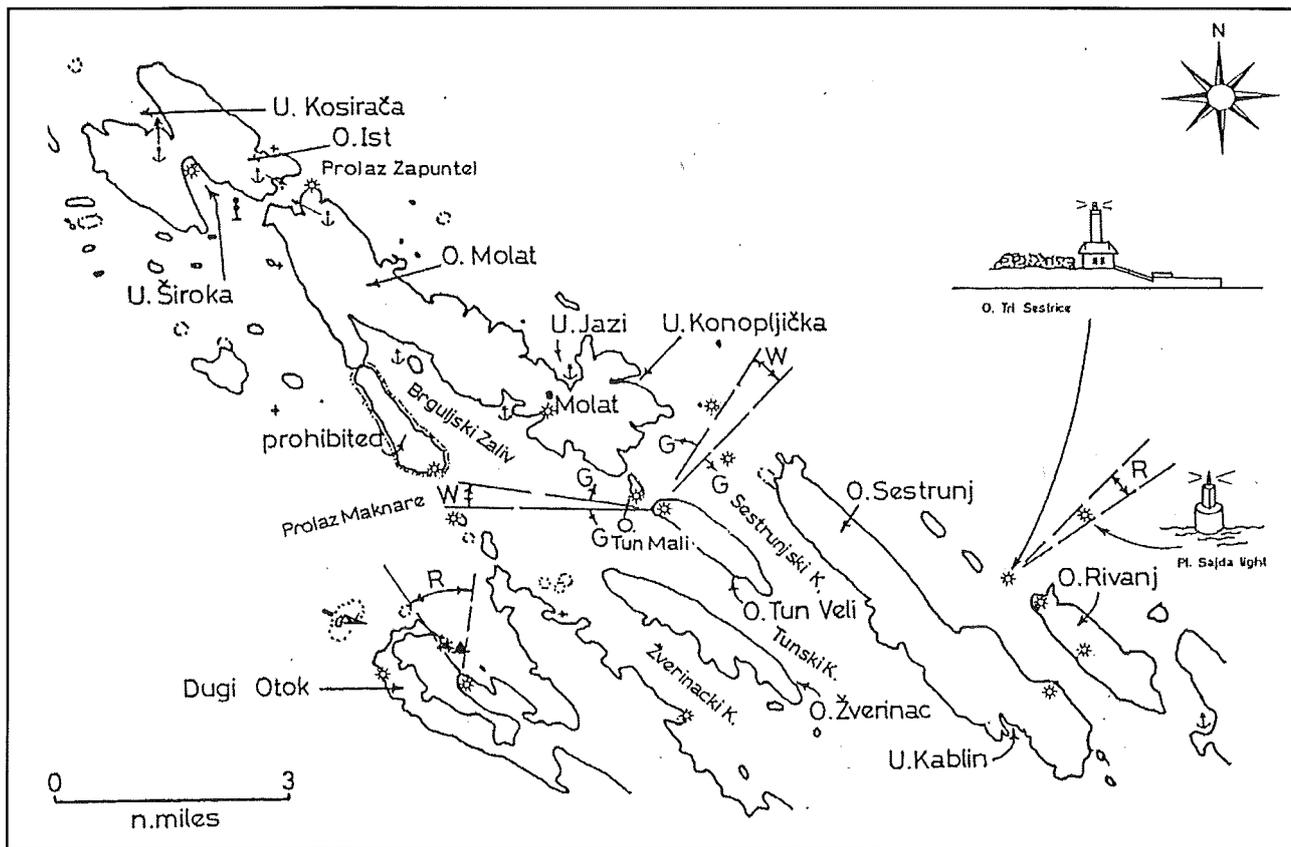
leggianti comunali davanti alla città. Da evitare sia il piccolo marina, accanto al posto di dogana, perché sempre pieno e lontano dalla città, sia il molo in pietra che chiude il fondo della baia (la piazza principale) perché in caso di bora le onde possono essere tali da sbattere la barca in banchina.

Punte bianche (Veli Rat)

È la porta di Zara, e la più diretta delle nostre traversate; il faro, anche di giorno, è avvistabile da 10/12 miglia per l'alta torre bianca che lo sostiene. Bisogna puntare qualche grado più a nord e poi decidere se entrare tra il faro e la bassa secca, visibile solo da vicino, con una nave incagliata, o lasciare anche la secca a destra e passare sul passaggio più ampio. Nel primo caso, se si passa tra il faro e la secca, bisogna mantenersi al centro del passaggio, perché ai lati il fondale è basso.

Un ottimo ridosso per la notte è Porto Pantera, un'ampia baia all'interno di Veli Rat, ora dotata di molti gavitelli e comunque adatta all'ancoraggio, perché ampia e di basso fondale. Nella baia non ci sono pericoli, ma entrarvi di notte, se è la prima volta, richiede molta attenzione: dalla carta si può notare una lunga scogliera semi-sommersa, simile al nostra Trave, segnalata però al termine da una grossa boa a luce verde, che va lasciata a destra. (I segnali in Croazia sono un grande aiuto, quasi tutto è ottimamente segnalato: perché da noi no? L'ho chiesto tante volte, anche in riunioni pubbliche, ma dal tipo di risposte che ho avuto, il motivo non deve essere molto chiaro nemmeno ai nostri bravi ufficiali di CP).

Il punto di ingresso formale è nel paese di Bozava, "terminal" frequentatissimo da noi anconetani, che abbiamo lì d'estate una piccola colonia; è anche approdo dell'aliscafo da Ancona, per cui è comodo per i cambi di equipaggio. Da Veli Rat Bozava si raggiunge superando la prima cortina di isole; avremo davanti tre passaggi: solo quello più stretto e più a SE è impraticabile; dopo il passaggio si fa rotta per SE, tenendosi larghi da Dugi Otok per alcuni scogli affioranti, e dopo poche miglia si giunge



a Bozava. La dogana, guardando il paese dal mare, è alla nostra sinistra, in un grande albergo; si può accostare al molo dell'albergo o, se è sera, andare all'ormeggio in paese, stare in barca con la bandiera gialla a fare le pratiche la mattina dopo. Qui è più semplice che a Lussino, si fa tutto assieme, essendo una delegazione per il diporto.

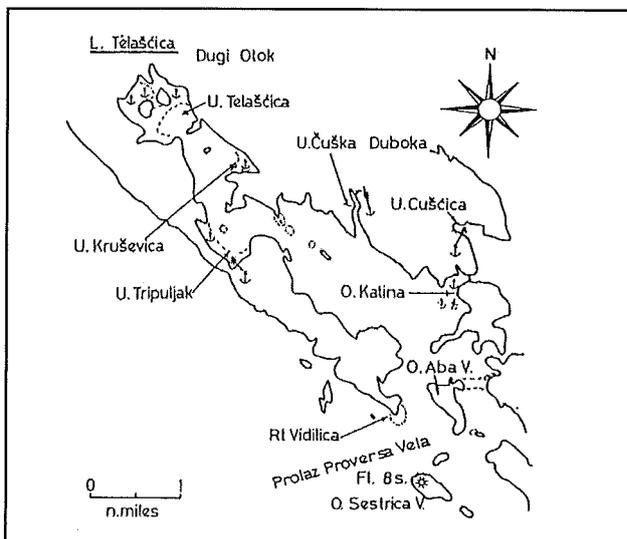
Da Veli Rat, se si è diretti a Zara, si può ovviamente proseguire e fare le pratiche in città, dove però è scomodo l'attracco in banchina (lato destro entrando nel porto) per le grandi onde prodotte dalle navi, e la procedura è quella dei porti commerciali. Nel porto stesso c'è la marina.

Sestrice (Incoronate)

La traversata è un po' più lunga delle altre, ma in compenso ci porta direttamente nella zona più bella della Dalmazia centrale. Da lontano il faro, di giorno, non è molto visibile, perché non c'è una grande torre come a Veli Rat, trovandosi il fanale su un alto scoglio; in compenso la zona non presenta pericoli per la navigazione all'esterno delle isole, con fondali altissimi ovunque. Va rimarcato, nel programmare le rotte, che tra Veli Rat e Sestrice non esiste alcuna possibilità di approdo, essendo Dugi Otok un muro ininterrotto di 25 miglia. Giunti a Sestrice si dirige in genere alla volta di Sali per le pratiche: lasciando il faro a destra si procede per NE verso il passaggio di Proversa, ma prima di varcarlo, se è tardi, si può ormeggiare ad uno dei gavitelli visibili a sinistra prima del canale, o in uno dei tanti gavitelli sparsi per tutta l'ampia rada di Telašćica, che è navigabile in sicurezza anche di notte. Oltre il canale resta solo l'ormeggio a Sali, risalendo per NW Dugi Otok. Anche qui sosta l'aliscafo da Ancona; la polizia è di fronte alla banchina, la CP cento metri lungo la riva, verso il promontorio esterno. Qui sono un po' più formali, ma ugualmente rapidi.

C'è anche la possibilità, giunti a Sestrice, di deviare per SE

lungo le Incoronate per sdoganare a Ravni Zakan, l'ultimo nato dei punti di ingresso periferici. Si può già impostare la rotta da Ancona su questa piccola isola, una delle ultime delle Incoronate, se si vuole fare a meno del riferimento del faro. Comunque è bene mantenersi fuori dalle Incoronate, specie di notte, perché all'interno del canale, che è molto spettacolare, i pericoli sono numerosi e occorre massima attenzione, che di solito a fine traversata manca. Aggiungerei che è opportuno non programmare l'arrivo a Ravni di notte, perché anche il riconoscimento dell'isoletta può essere difficile. A Ravni c'è solo un ristorante, e un'ampia banchina in cemento dove si può accostare all'inglese, se le barche sono poche. Qui le pratiche sono rapidissime, i funzionari risiedono lì e non hanno altro da fare, anche fuori orario. Tre miglia a NW c'è la marina di Peschiera, uno dei più belli, e ci si trova al centro del Parco delle Incoronate, che per molti di noi è il massimo.



di Maurizio Melappioni

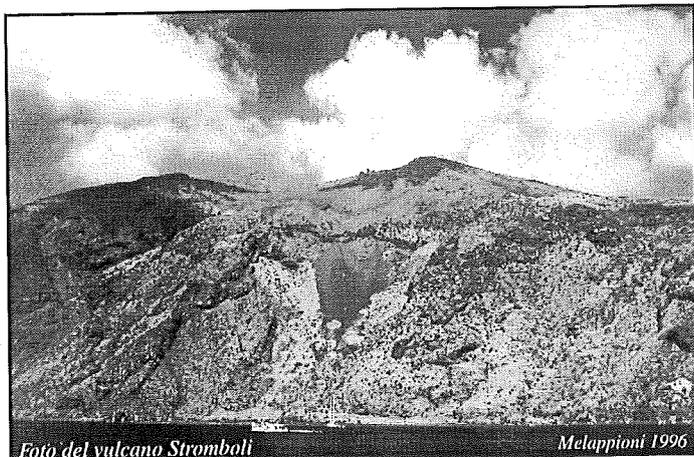


Foto del vulcano Stromboli

Melappioni 1996

Ormeggiare sui fondali oltre i 20 metri

Chiunque abbia navigato anche una sola volta sicuramente avrà dato fondo per fare un semplice bagno in una stupenda baia oppure per passare la notte e sicuramente la profondità dell'acqua non avrà superato i dieci metri. E' ovvio che ogni skipper possiede nelle sue dotazioni, per l'ormeggio con l'ancora di cinquanta metri di catena oppure, per non pesare troppo sulla prua dell'imbarcazione, fa uso del famoso sistema misto di catena e una dozzina di metri di cima.

Questa attrezzatura va bene, lo dicono tutti, è definita sufficiente, tanto non succederà mai di dover dare fondo in più di dieci metri di acqua, e già! non succederà mai. Vorrei, a tal proposito, narrare l'ormeggio fatto nel luglio del 1996 a Ponza: ero proveniente da Nettuno, girata Punta del Papa, entro nella stupenda insenatura Cala dell'Acqua e mi accingo a dare fondo, l'eco dava 60 metri, mi avvicino ancora e leggo 40 metri, possibile?! Siamo già nella zona centrale della baia e andare più avanti era impossibile, altre piccole imbarcazioni ormeggiate su gavitelli privati lo impedivano. Cosa fare? Un rapido consulto con il "secondo" e concludiamo: - il posto è magnifico, la giornata è bella, speriamo che non si alzi troppo vento, diamo fondo lo stesso. La lunghezza della catena ovviamente era di cinquanta metri come l'avevano tutti.

fortunatamente non accadde nulla, la giornata rimase ottima senza un filo di vento.

l'altro ormeggio non era certamente facile, avverto ancora l'effetto pelle d'oca e il senso di angoscia, fu l'atterraggio a Stromboli, isola vulcanica dell'arcipelago delle Eolie. Qui bisogna descrivere l'ambiente!

Stromboli è tuttora un vulcano attivo, si erge dal fondo del mare da una profondità di circa 1300 metri e svelta con la bocca fumante per latr 924 metri al di sopra della superficie acqua; praticamente un cono rovesciato, la sensazione all'avvicinarsi è drammatica, fa impressione, è altissimo, la distanza dalla spiaggia nera non è molta, sarà all'incirca un trecento metri, e l'eco non da risposta. Faccio tre giri a motore per scandagliare un tratto perpendicolare alla spiaggia e valutare il fondo, ero alla ricerca della famosa spianata, quella che è sempre presente ad ogni atterraggio, è posta ad una profondità al massimo di 10/15 metri, quella sicura per passare la notte. Non c'era, ... con la prua a trenta metri dalla battigia l'eco indicava circa cinquanta metri di profondità, a venti dava quaranta metri e a quindici indicava trenta metri.

Ciò volge adire che se davo fondo lì, poi girata la poppa verso terra sarebbe stata distante dalla battigia al massimi quattro metri, così diedi fondo.

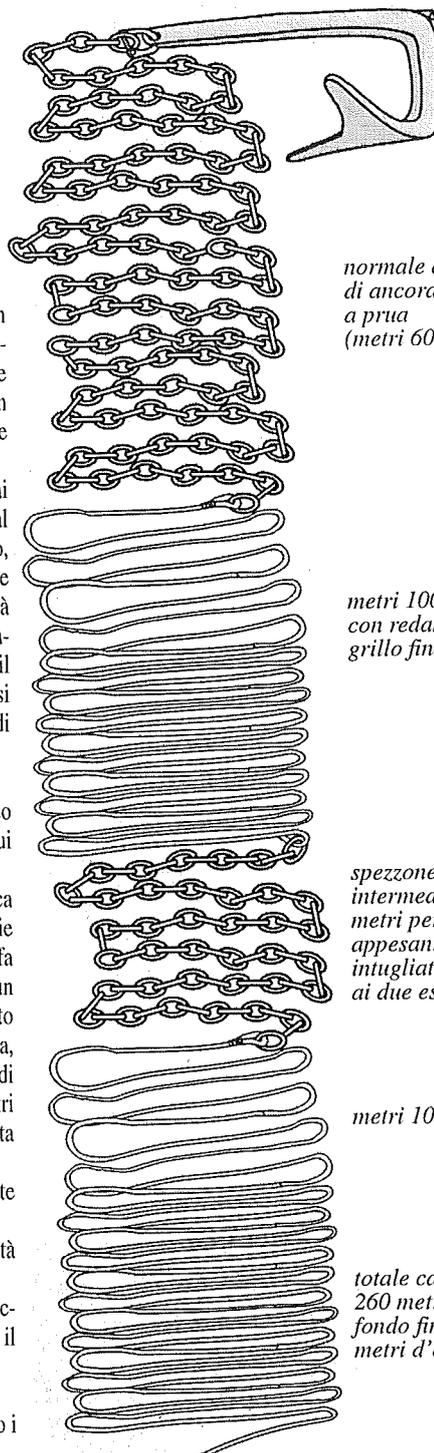
Altri cinquanta metri di cima da 16 mm tenevano la poppa verso la terra con un'estremità legata ad un grosso masso in mezzo alla spiaggia.

Eppure tutti me lo avevano detto che cinquanta metri di catena bastavano, tanto non succederà di dover ormeggiare in più di 10/15 metri di acqua, infatti la regola dice che il calumo deve essere il triplo della profondità, e cinque volte se c'è cattivo tempo.

(Cinquanta metri di catena bastano!).

Con questo termino e vi propongo un sistema per poter dare fondo quando si superano i 20 metri di profondità, seguite la figura 1.

Un calumo d'emergenza per poter dare fondo su alti fondali assieme alla "solita" dotazione di catena e ancora a prua



normale dotazione di ancora e catena a prua (metri 60-70)

metri 100 di cima con redancia e grillo finale

spezzone di catena intermedio 5/10 metri per appesantire, intugiato alla cima ai due estremi

metri 100 di cima

totale calumo oltre 260 metri per dar fondo fino a 60-70 metri d'acqua

di Giorgio Giuliani

Alla fonda... di poppa

L'articolo "Stare alla fonda" dell'ultimo numero descrive in modo chiaro un fenomeno che tutti noi abbiamo sperimentato, il movimento a pendolo della barca per l'azione del vento quando alla fonda.

Meno chiaro è il perché ciò avvenga.

Solo conoscendo le cause dei fenomeni si può intraprendere la migliore azione correttiva. Permettetemi perciò di illustrarvi a cosa è dovuto il "pendolo" e proporvi di conseguenza una terapia per così dire "eziologica" o causale (scusate il medichese da deformazione professionale!) alternativa a quella "sintomatica" del velino di poppa.

Se osserviamo la sagoma della barca di Figura 1 vedremo che il centro di forza del vento, sulle attrezzature e sovrastrutture (C.Ve) si trova a prua del centro di gravità (C.Gra) che a sua volta è a prua rispetto al centro delle forze dell'acqua o centro di deriva (C.De). Quando come nella parte di sinistra della figura 2 ci si ancora alla ruota di prua ogni piccolo cambiamento nella direzione della forza del vento (C.Ve) sarà amplificato dal fatto che la prua tenderà a ruotare sul centro di deriva ed il centro di gravità (C.Gra) si farà tanto più sentire quanto più sarà grande l'angolo di oscillazione.

Diverso il caso in cui ci si ancori di poppa come nel lato destro della figura.

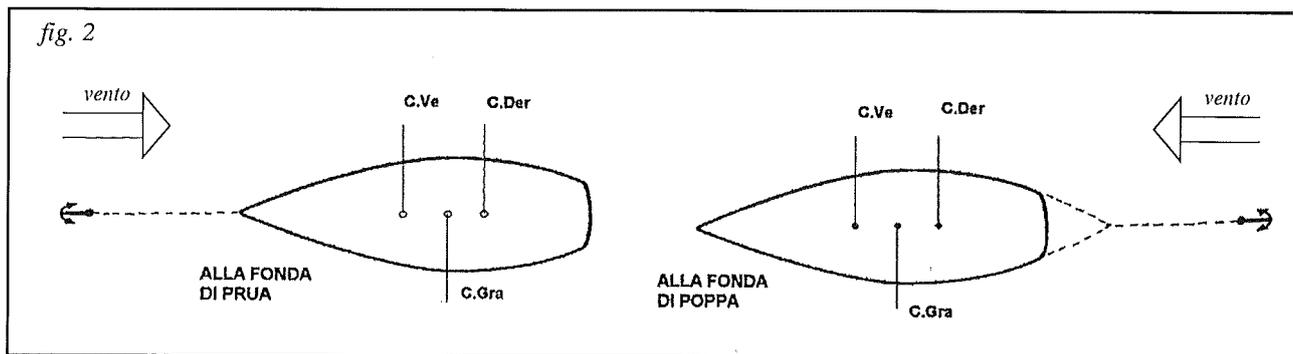
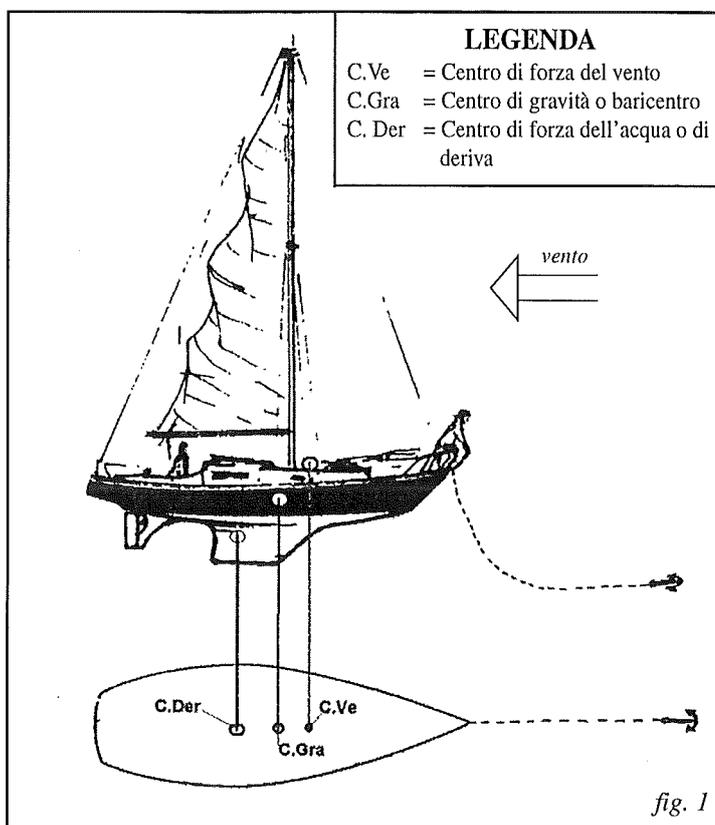
Allora la barca oscillerà solo per grosse variazioni della direzione del vento, quelle cioè capaci di vincere l'inerzia della barca (C.Gra) e la sua deriva (C.De). In altri termini perché issare una vela apposita alla fonda quando sarebbe più semplice e razionale filare l'ancora di poppa?

Qui rispondo con le parole di Donald Jordan, studioso del comportamento della barca sotto l'azione delle forze naturali e padre della linea di ancorette a

paracadute in serie utilizzata con successo per combattere il mare in burrasca.

Dice Jordan, al termine di considerazioni simili a quelle da me fatte in questo articolo, che in effetti l'ancoraggio di poppa seppure più razionale di quello di prua è non intuitivo ed è... "così difficile diffondere la verità!".

Per concludere spero che questa mia nota abbia contribuito a questo compito faticoso di diffusione ma lascio agli amici lettori ogni responsabilità operativa.



di Maurizio Melappioni

II NAVTEX

Il servizio NAVTEX dispone per l'Adriatico di due trasmettenti attive: Split in Croazia; Kerkyra in Grecia (Ionio).

Si rammenta che il sistema, rilevabile entro un raggio di 100-500 miglia, trasmette messaggi relativi alla sicurezza per la navigazione, sulla frequenza di 518 Khz. Ogni messaggio viene direttamente stampato dalle apparecchiature di bordo.

E' d'obbligo la stampa dei messaggi ricevuti nelle imbarcazioni di uso civile, mentre per il diporto è sufficiente un apparecchio a cristalli liquidi di buona memoria.

Il sistema NAVTEX provvede al lancio di messaggi interessanti la navigazione e la meteorologia, ad orario prestabilito.

Le due stazioni citate appartengono alla zona di suddivisione denominata NAVAREA III, ossia del Mediterraneo e Mar Nero.

Gli orari di lancio dei messaggi sono per lo Split: -Q-Split-0250-0650-1050-1850-2250. Per la stazione di Kerkyra: -k-Kerkyra-0140-0540-0940-1340-1540-2140.

La lettera Q e K sono da porre all'inizio del menù di ricezione dei vari apparecchi, infatti il messaggio tipico per Spalato inizierebbe così:

-ZCZC Q E* (*tipo) ;(messaggio)...NNNN (in chiusura).

Ci sono molti tipi di messaggi NAVTEX: (scritti sempre in lingua inglese)

A: avvisi ai naviganti

B: avvisi di carattere meteorologico (burrasca, tempesta ecc...)

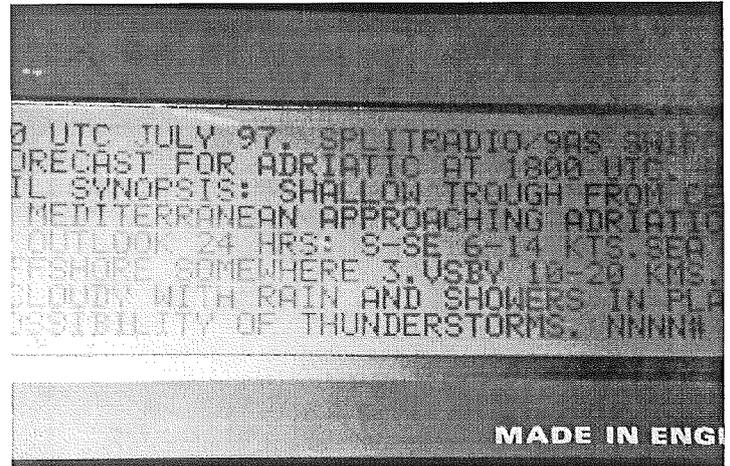
C: rapporti sui ghiacci (da noi non interessa)

E: previsioni meteo

F: messaggi relativi al servizio pilotaggio e così via fino alla Z (si rimanda ai manuali di istruzione dei vari apparecchi che sono ben spiegati).

Ovviamente ogni apparato per la ricezione dei messaggi NAVTEX può essere settato in modo da ricevere soltanto una o più stazioni che interessano la zona di navigazione, così pure il tipo di messaggio, ad esempio solo le previsioni meteo.

Le stesse previsioni, ovviamente in lingua inglese, che il NAVTEX di Split diffonde le potete trovare esposte in alcuni Marina (vedi figura 1). In Italia sono previste quattro stazioni - Augusta, Roma, Ancona, Cagliari - che per ora non



sono entrate in funzione.

L'apparecchiatura, peraltro estremamente semplice, necessaria alla ricezione dei messaggi NAVTEX è costituita da una piccola antenna amplificata e da una piccola scatola a cristalli liquidi, o con stampante.

L'esperienza fatta l'anno scorso con questo nuovo sistema è stata entusiasmante, solo se si pensa alla comodità di non dover scendere per forza nei marina per cercare le previsioni, queste ultime sono abbastanza attendibili, e se si è a conoscenza di un minimo di meteorologia direi che le informazioni ricevute garantiscono una buona base per navigare più sicuri.

WARNING: N I I .
Weather over the Adriatic at 1100 n.m.

FAIR OVER THE NORTH, MOSTLY CLEAR ELSEWHERE, CALM OR WIND LIGHT, MAINLY WESTERLY AND SOUTH-WESTERLY. SEA SLIGHT.

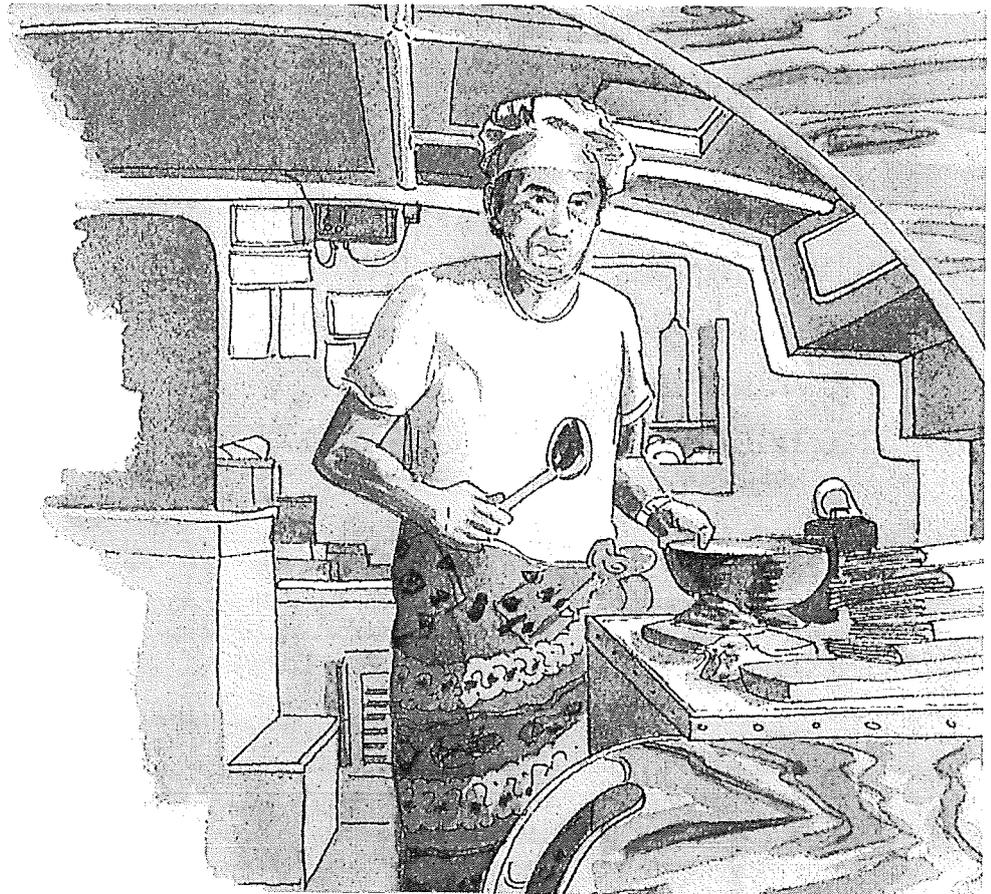
Weather forecast for the Adriatic for 24 hours
WIND WESTERLY AND NORTH-WESTERLY 5-13 KNOTS, MAINLY CALM AT NIGHT AND IN THE MORNING, SEA 2-3, AT NIGHT AND IN THE MORNING 1-2. VISIBILITY 10-20, BUT IN THE OPEN SEA OF THE NORTH AND CENTRAL ADRIATIC 4-10 KM DUE TO MIST, MOSTLY CLEAR AND VERY WARM, VARIABLY CLOUDY OVER THE NORTH ADRIATIC WHERE ISOLATED RAINSHOWERS COULD BE EXPECTED DURING THE NIGHT AND IN THE MORNING.

Forecast outlook for the Adriatic - until AUGUST 08, 1997
VARIABLY CLOUDY WITH A CHANCE OF RAINSHOWERS IN THE NORTH, OR ADD. 07 IN THE WEST OF THE ADRIATIC TOO. COOLER. WIND LIGHT MAINLY WESTERLY AND NORTH-WESTERLY, BY THE END OF THE PERIOD SOUTHERLY AND SOUTH-EASTERLY SEA SLIGHT. MIST IN THE NORTH AND LOCALLY IN THE CENTRAL ADRIATIC.

Meteorological data		WEATHER OVER THE ADRIATIC AT 1100 n.m.									
		Weather	Wind	Wind speed (kt)	Wind dir	Wind dir (true)					
A FIELD OF HIGH AIR PRESSURE HAS SETTLED OVER THE ADRIATIC. A FRONTAL SYSTEM IS APPROACHING THE ALPS FROM THE WEST.		ROVINJ	FAIR	NW	4	1	20	1016	25		
Weather forecast (WF) for the next 24 hours		RIJKA	FAIR	CALM	1	30	1016	28			
Warning: N I I .		SENJ	FAIR	CALM	1	20	1016	28			
CENTRAL ADRIATIC		M. IONIALI	FAIR	W	4	1	20	1017	26		
WF for 24 hours:		ZADAR	CLEAR	CALM	1	20	1016	26			
WIND WESTERLY AND NORTH-WESTERLY 5-13 KNOTS, MAINLY CALM AT NIGHT AND IN THE MORNING, SEA 2-3, AT NIGHT AND IN THE MORNING 1-2. VISIBILITY 10-20, BUT IN THE OPEN SEA 4-10 KM DUE TO MIST. MOSTLY CLEAR AND VERY WARM WITH VARIABLE CLOUDINESS LOCALLY, PARTICULARLY TOMORROW		KORNATI	FAIR	CALM	1	20	1016	29			
		SIBENIK	CLEAR	W	4	30	1016	28			
		SPLET	CLEAR	SW	4	30	1016	29	23		
		ISVAR	CLEAR	CALM	1	10	1016	28	22		
		KOPCA	CLEAR	SE	4	15	1016	31	23		
		PALAZURINA	MIST	SW	8	2	4	1017	26		
		PLACE	CLEAR	SW	4	1	20	1016	27		
		DUBROVNIK	CLEAR	SE	6	2	20	1015	29		

Bollettino tipico esposto nei marina croati, dove si ritrova la stessa previsione riportata sul NAVTEX

di Maurizio Melappioni



Razza al court-bouillon

Tempo di preparazione 45 minuti

Gastronomicamente, la razza non è troppo apprezzata, pur contando numerosi amatori. Le sue carni sono tenere, ma poco polpose, essendo il suo corpo costituito da molte cartilagini (è parente degli squali, anche se non si direbbe). E' tuttavia indicatissima per lesso e zuppe. Bisogna ricordare che la razza, prima di essere cucinata, deve essere lavata molto bene, anche se è stata già pulita dal pescivendolo o se le è stata tolta la pelle. Lasciate la razza in acqua corrente per una decina di minuti, prima di prepararla. Ciò serve a togliere al pesce la sostanza glutinosa che si forma sopra di esso, che potrebbe travisarne il gusto o renderlo meno piacevole. Togliere anche tutte le spine del corpo e possibilmente la pelle. Il fegato della razza è molto apprezzato dai buongustai. Potrete servirlo dopo aver semplicemente fritto al burro e salvia. inoltre, fra tutte, migliori sono la razza *stellata* e la *chiodata*.

PREPARAZIONE

Lessate la razza seguendo il seguente procedimento: con acqua molto abbondante e molto salata, togliere la pentola dal fuoco dopo il primo bollore, coprire e tenere il recipiente presso il fornello per una buona mezz'ora. Servire quindi sul piatto sopra uno strato di patate lesse affettate, cosparse di prezzemolo. Un tocco finale, guarnire con salsa alla pescatora.

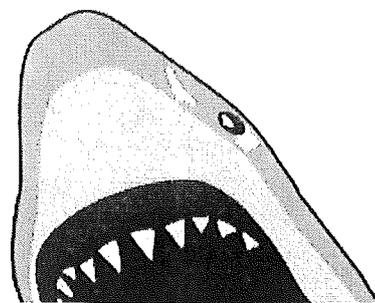
SALSA ALLA PESCATORA

Ingredienti per 4 persone: 40 gr. di farina, 40 gr. di burro, due bicchieri di acqua di cottura del pesce, un bicchiere di vino bianco secco, sale e pepe.

Preparazione:

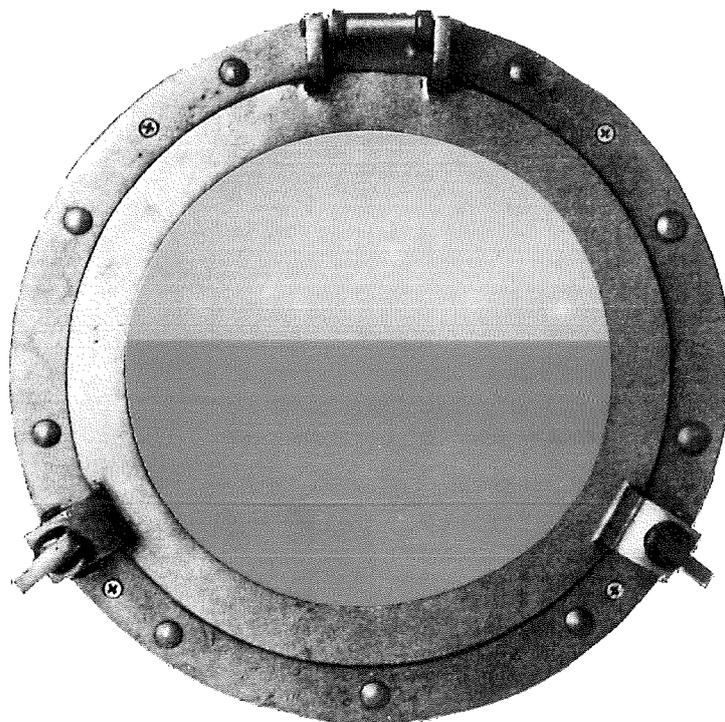
Nel burro caldo versare la farina e farla rosolare. Aggiungere, fuori dal fuoco, l'acqua di cottura del pesce ed il vino bianco. Rimettere sul fuoco, portare ad ebollizione sempre girando con un cucchiaino di legno, abbassare la fiamma e far sobbollire per 10 minuti. Qualche minuto prima di ritrarla dal fuoco completare con poco sale, se necessario, ed un pizzico di pepe.

Questa salsa può accompagnare ogni sorta di pesce bollito.



Socio Assonautica...

...questa è una pagina dedicata a te.



L'Assonautica è lo strumento operativo del sistema camerale per la concreta attuazione della politica di promozione del turismo nautico e della nautica da diporto

**Per la divulgazione della cultura marinara,
*ci stiamo lavorando;***

**per rafforzare la vocazione marinara del popolo italiano
*ci stiamo attrezzando;***

ma per avere nuove idee, *ci vorrebbe un miracolo?*

dai il tuo contributo, ti aspettiamo

