



assonautica

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

Giornale interno di informazione per i soci - PERIODICO -

Numero 5 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



CONERISSIMO:
LA CLASSIFICA

IL BAROGRAFO
ELETTRONICO

COPPA AMERICA 2000
LA SFIDA DI PRADA

~~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. 5 Anno 1998

Hanno collaborato
Sergio Bozza
Ugo Marinelli

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



*In copertina: Kanza in
allenamento ad Auckland*



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 Giuliotti, 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

Con malcelato orgoglio vi comunico che questa copia di *Assonautica News* sarà inviata all'ufficio stampa di PRADA che, grazie all'amico "Cicci" Spaziani ed Alessandra Ghezzi (press office), cortesemente mi ha inviato una serie di interessanti diapositive e notizie riguardanti la preparazione del Team Prada America's Cup per la sfida del 2000 (il mio servizio nelle due centrali). Con piacere sottopongo alla vostra attenzione "Trilly Story", una Signora del Mare ripristinata da un Signor socio: Mario Sardini, una persona da apprezzare, non solo per la sua abile manualità. Poi, segnalo anche gli ottimi articoli di M. Melappioni e U. Marinelli.

L'ultima assemblea dei soci ha approvato il nuovo statuto e finalmente si è registrata una massiccia presenza di partecipanti, complice la voce "varie ed eventuali" che prevedeva una discussione sul nuovo porto turistico - più croce che delizia dei diportisti dorici - e, come al solito... nebbia fitta, si naviga a vista, le uniche incerte certezze o, se preferite, certe incertezze le apprendiamo dalla stampa locale e sicuramente tra oggi (data della stesura del mio editoriale) ed il giorno in cui riceverete la copia del giornale, avrete modo di leggere numerosi comunicati stampa (a volte contraddittori) e di sentire sempre più contrastanti "voci di pontile".

Porto turistico, si è detto tutto ed il contrario di tutto, anche per non smentire parte del nostro DNA composto da cultura bizantina. Proviamo a "Bignamizzare" la situazione: dall'attuale bacino bisogna andarsene, per trasferire le imbarcazioni nello specchio acqueo (primo stralcio) del nuovo porto turistico (non completato), il "pubblico" non ha o non può (?) reperire fondi per il suo completamento; le associazioni si riuniscono sotto l'egida del Consorzio Vanvitelli con lo scopo di reperire denaro grazie ad una sottoscrizione fra i diportisti/elettori/contribuenti che si vedono "sfrattati" da un porto turistico che si sono costruiti a proprie spese: non si insabbia ed ha una imboccatura sicura. Sinora il Consorzio non ha ottenuto un consenso totale ma, alla luce dei fatti, sembra l'unica alternativa al sopraggiungere del privato e, sicuramente se i preventivi di spesa saranno "abbordabili" le adesioni aumenteranno, anche supportando il programma con garanzie che mettano al riparo gli armatori da ulteriori esborsi.

Mister X, Phantomas, l'Uomo Mascherato, chiamatelo come volete, l'imprenditore interessato a risolvere i problemi (di chi?) legati anche al secondo stralcio, l'uomo che farà sì che "Ancona non sia la città delle incompiute" con o senza l'ausilio dei circoli nautici già esistenti, sì ma... a che prezzo? Il diportista/elettore/contribuente, ed aggiunga persona dotata di ottima memoria, dato che si parla di miliardi come fosse ro noccioline, prova a farsi i "conti dell'oste" e si domanda: nel caso in cui sia il privato a gestire la nautica

da diporto anconetana, a quale prezzo potrà ormeggiare la propria imbarcazione? Sarà calcolata tenendo conto della media delle tariffe attuali? Roba da "Alice nel paese delle meraviglie", visto che dovrebbe investire trenta o quaranta miliardi, ed il patrimonio sociale e culturale dei circoli nautici che fine farebbe?

Voci dai pontili si levano - grazie anche al caldo afoso che non favorisce la sensatezza - per promuovere iniziative del tipo: organizzare un corteo di barche dentro il porto (commerciale), alla stregua di sessantottine manifestazioni, dove al posto di bandiere rosse con falce e martello, verranno issate bandiere bleu (oltremare), con amo e bozzello, oppure c'è chi vuole informare il Gabibbo (almeno per riderci sopra) o, meglio ancora, l'on. Sgarbi, indorandogli la pillola con quanto si è letto a fine giugno, riguardo il progetto di costruire un albergo all'interno della Mole Vanvitelliana (!).

Chi vuole il bene di Ancona deve favorire lo sviluppo del porto "commerciale". Pare che questo motto abbia fatto ammalare di "sindrome da TIR" diversi armatori che preferiscono vivere a bordo delle imbarcazioni per non essere costretti a percorrere le strade, piene di buche e smog, quasi sempre paralizzate da camionisti (genieri al lavoro per far sì che Ancona sia la testa di ponte verso l'Oriente), indisciplinati, irrispettosi nei confronti della segnaletica e... degli anconetani, ingrati nei confronti dei commercianti e dei benzinai; sembra che ogni camionista in transito spenda nella nostra città una media di poco meno di duemila lire, a tutto vantaggio dell'Anas e della salute. Di solito, in questi casi, si deve dire: sì, ma siamo in Europa, non facciamo i soliti discorsi da provinciali, guardiamo al futuro (fabula Atellana).

Spero che il gregge trovi un buon pastore che lo conduca, senza disperderlo, in un ovile sicuro.

ULTIMA ORA

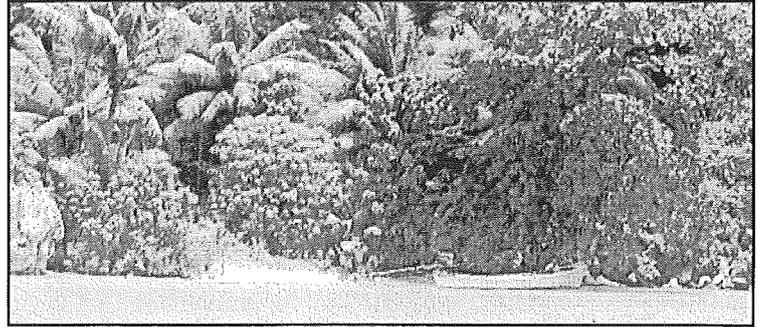
Al momento di andare in macchina apprendiamo dalla stampa che il sindaco Galeazzi ha prospettato la soluzione che prevede un intervento pubblico per completare il primo stralcio del porto turistico.

Lassù qualcuno ci ama? Forse è presto per dirlo ma si è acceso un lumicino di speranza...

R.d.S.

di Roberto de Sanctis

Made in Thailand



- Ogni riferimento a persone è puramente causale -

Max è un personaggio, un incrocio tra Verdone e Sordi (prima maniera) che lo rende un amabile compagno ed una settimana trascorsa con lui basterebbe per scrivere un libro. Figuratevi 15 giorni in Thailandia. Già una settimana prima della partenza, secerneva ferormoni come se piovesse.

"Fidatevi di me, ci sono già stato!": peccato che il suo inglese maccheronico verteva più sui gesti che sulle parole. Io venni eletto interprete ufficiale (sempre sotto la sua supervisione).

Bangkok, 1990: il primo giorno lo trascorremmo facendo shopping di Lacoste, Solex e borse di Louis Falson che Max acquistò in maniera industriale, nonostante la scarsa qualità. Lui era il cicerone, la guida turistica e, nello stesso tempo, il consulente finanziario del gruppo e continuò ad esserlo anche dopo una trattativa con un taxista che ci chiedeva 10 (ten) bath e lui mercanteggiò mezz'ora per offrirgliene 80. "Avete visto come si deve fare da queste parti, ti chiedono cento e tu gliene offri ottanta!". In macchina gli feci notare che ne aveva chiesti dieci, senza convincerlo. Dovette ricredersi quando l'autista, dopo interminabili salamelecchi, ci chiese il nome del nostro hotel, mettendosi a completa disposizione, ventiquattr'ore su ventiquattro, fornendoci una pila di biglietti da visita di ristoranti, negozi, massaggiatrici, spogliarelliste, venditori di serpenti, idraulici e lattonieri. All'interno dell'hôtel c'era un piccolo centro commerciale e Max andò subito alla ricerca di un centro massaggi, l'unico, gestito da una serafica vecchina. Non era quello che cercava, si informò alla reception riguardo la possibilità di far entrare una "esterna", ma era impossibile, i locali non potevano entrare, visto il blasone delle 5 stelle. Dopo cena, il fuso orario ed il jet lag ebbero su di me il sopravvento: ero steso sul letto, invece Max spulciava gli innumerevoli biglietti da visita, alla ricerca di un nome "esotico" che colpisse la sua fervida fantasia. Lo trovò subito, Cleopatra Body Massage... era quello che faceva per lui! Se ne andò tranquillamente, confidando nel nostro amico taxista, strapagato, che dormiva in macchina davanti all'hôtel. Si raccomandò, dicendomi che dal frigobar potevo prendere solo la minerale: "...Ché qui, una Coca, te la fanno pagare 10 dollari!". Rientrò verso l'una. "Che spettacolo! Vuoi mettere le thailandesi!". La mattina dopo, però, mi confidò che alla sua massaggiatrice puzzava l'alito: "Eh, cosa mangiano queste, le lucertole!?". Visita ai templi buddisti: "Vedi, questa è chiamata terra del sorriso, tutti sono allegri e disponibili. Fammi una foto in mezzo a quelle due guardie in alta uniforme". Nel giro di un minuto ci ritrovammo in mezzo ad un plotone di poliziotti che ci sequestrarono i rullini delle macchine fotografiche. "Porca zode! Come sono diventati irascibili, due anni fa tutto questo non sarebbe successo!". La nostalgia degli spaghetti gli venne il terzo giorno quando, sempre dietro consiglio del "marpione" (pardon, taxista), andammo a cena in un ristorante "tipico" con contorno di ballerine: ci diedero carassi e salse talmente speziati da causargli dissenteria. Fortuna-

tamente la reception era attrezzata per questi inconvenienti. Tornammo a pranzare a "cucina internazionale". Il taxista si abbandonò ad un pianto sfrenato quando seppe che saremmo andati a Puket: con noi si era già comprato una Mercedes ed aveva messo la bocca su di una villa a Cortina. Ma nonostante tutto, accompagnatici all'aeroporto ci regalò una ghirlanda di fiori ed una ventiquattr'ore piena di biglietti da visita, qualora fossimo tornati. Volo interno per Puket: altro che Alitalia! Nei loro aerei si mangia e si beve divinamente...

... Max, come prima cosa, si accese una sigaretta: nonostante fossimo in fase di decollo - "tanto qui non ci dicono niente, vivono di turismo" - uno steward gli impose di spegnerla, mentre un tedesco, dietro di noi, diceva "Italianen cafonen". Max lo mandò a quel paese... all'anconetana. Aveva ragione quando disse che negli aerei della Tahiti si mangiava a volontà, ma il catering era affidato ai locali con il solito menù locale, speziato, piccante e nauseabondo. Digiunammo. Fortunatamente, il volo per Puket dura un'oretta circa e l'Island Resort aveva un'ottima cucina internazionale, nonché un posto di controllo con tanto di doppia sbarra e guardie che non permettevano l'entrata delle "locali" (leggasi massaggiatrici). Il problema per Max si ripropose, vista la precedente esperienza con il taxista di Bangkok che ci costò un patrimonio, decidemmo di noleggiare delle moto: io optai per un enduro per aver modo di girare l'isola, in lungo e in largo, vedere come viene estratto il lattice dagli alberi, visitare villaggi di pescatori lontani dalle "rotte turistiche", invece Max optò per uno scooter a presa diretta "Tanto mi serve solo per andare al centro "massaggi" più vicino, non fa rumore e va piano e poi... con 'sto cacchio di guida a destra!". La giornata di Max si svolgeva nella seguente maniera: sveglia h. 9, colazione abbondante, spiaggia, pranzo a base di cocco ed ananas - "una sferzata di energia, una scarica di vitamine" - riposo pomeridiano e... centro "massaggi" (dopo due giorni conosceva per nome e cognome tutte le "masseuses") cena in uno dei tanti ristoranti di Patong, dove ci sono vasche con pesci e crostacei vivi che vengono cucinati al momento, e qui venne fuori tutto il suo mix di verdone/sordismo: "Guarda i tedeschi, per spendere poco si fanno cucinare due guatti e bevono solo acqua minerale perché il vino costa molto (e fa schifo)". Tutte le sere avevamo a disposizione due camerieri ed un sommelier e, con le aragoste avanzate, si poteva sfamare una nave di curdi: "Guarda come ci guardano i tedeschi, noi italiani siamo sempre splendidi" (tanto facevamo cassa comune!). Dopo due cene, un nostro amico ebbe un'intossicazione da crostacei (lo giuro!) e dovette pagare un conto salatissimo (in dollari) all'infermeria del Resort (in questa occasione Max decise di non usare la cassa comune). La pesca al marlyn ed allo squalo è molto praticata, soprattutto quest'ultima in quanto le pinne vengono vendute a prezzi esorbitanti ai giapponesi che lo considerano un cibo afrodisiaco: pertanto, proliferano "barcaioli" che, previo lauto compenso, portano i turisti a pesca guadagnandoci due volte.

“Se vai in Thailandia e non fai pesca d'altura, è come se vai in Kenia e non vedi i leoni” diceva il grande Max. E sino a qui, tutto bene: il problema si pose sulla scelta della barca. “Ci penso io: vicino al centro massaggi ho visto un panchetto con un cinese che esponeva foto di squali e marlyn a volontà, e dato che ho fatto il militare in Marina (epoca Risorgimento e dintorni) ed ho la barca grossa sono l'unico che può decidere” (come al solito!). Però si rese conto delle sue lacune nella lingua inglese e mi concesse - prima di pagare il cinese - di portarmi dei dépliant dove erano indicati itinerari, durata della battuta e, soprattutto, ... prezzi.

...Solita cena a Patong, solita pantagruelica abbuffata, l'intossicato da crostacei optò per il pesce bollito, la sua parte di aragosta la “spolverò” Max e, per digerirla, ordinò altro (abominevole) vino al sommelier: “Senti caro, portacene ancora, però un po' più fruttato”. L'orientale fece un gran sorriso, tanto non aveva capito niente, sapeva che Max era uno splendido e ci portò quanto di più costoso avesse in cantina.

Max è sempre euforico e gigione, figuratevi dopo una doppia razione di vino. “Eccoti il dépliant, traducilo!”. In effetti, 40 \$ a testa, cibo e bevande comprese, per una battuta di pesca dalle h.8 alle h. 18 non sono tanti, poi seguivano foto di squali e marlyn di dimensioni enormi (credo ritagliate da una rivista americana di “big game”) ed una invitante garanzia, in caso di mancate catture, che consisteva in uno sconto del 50%.

Memore di aver notato numerose traballanti carrette del mare, chiesi a Max se avesse visto la barca con la quale dovevamo affrontare l'oceano. “Ma vuoi scherzare! A me è bastata la foro dove si vedeva solo il dritto di prua, guarda che potenza di masconi, questa è sicuramente una Bertrand o, male che vada, un Bayliner ultimo tipo.

E poi, ci divertiremo al ritorno, qui la benzina costa due lire, col cavolo che montano motori diesel, voleremo sull'acqua”. Imbarco: nel pontile era ormeggiata una fatiscante “lanciona” in legno sui 12 metri. Mi rivolsi a Max per sapere se era quella della foto. “Ma vuoi scherzare! Sicuramente deve ancora arrivare il “cinese””. Max chiamava i thailandesi “cinesi” o “giapponesi”, a seconda della statura. Dal vano motore sbucò un tizio che rivolse a Max un gran sorriso, era il “cinese” con in mano la cassetta degli attrezzi, stava pulendosi di dosso l'unto ed il grasso. Conoscendo Max non mi stupii, anzi non lo guardai nemmeno, evitandogli una piccola sconfitta che per lui sarebbe durata solamente due secondi. Siamo in ballo e... allora balliamo. Ballammo parecchio con il mare al traverso alla massima velocità consentita dal vecchio asmatico Ford da 90 cv, spinto al 50% della sua potenza per timore che saltasse qualche valvola.

Due ore per raggiungere degli isolotti a circa 15 miglia, dove calammo quattro canne con ondulanti per catturare il vivo... ed il pranzo della giornata.

Le bevande consistevano in una bottiglia di minerale e due bibite a testa. Nascosi subito il mio zainetto con il the e due bustine di crackers: in caso di naufragio ci avrebbero permesso di sopravvivere un paio di

giorni.

Un'ombra di preoccupazione sfiorò anche Max (l'apoteosi dell'ottimismo) che imboscò una bottiglia di Coca Cola. Catturato il vivo ed una specie di “sgombrone” sui due chili (che, a scampo di equivoci, cucinammo subito) trainammo intorno agli isolotti con il grande Max che dava istruzioni al “cinese” in dialetto anconetano, il quale, per levarselo di torno, lo faceva correre, a destra e a manca, indicandogli “sharks, sharks!” ed il Max, con la macchina fotografica in mano, scattava foto ai baffi delle onde.

Dopo un primo rabbocco di olio ed una stretta ai premistoppa, una canna partì “zirlando”. Max cominciò ad urlare: “sharks, sharks, cinese c'è lo sharks!”. L'orientale mi affidò il timone della tinozza - “Slowly, un 120°” - ed andò alla canna e con grande mestiere, allamò il pesce. Max continuava ad eccitarsi con la macchina fotografica ed il “cinese”, dopo pochi secondi, dichiarò: “No sharks, marlyn, big fish”. “Big fish, quanto big?” chiese Max. Lui gli diede canna e cintura da combattimento e venne a rinfrancarsi al timone. “Porca zode, come tira, vieni a tirarlo su che io faccio le foto”. Venti minuti di pumping e di continue raccomandazioni da parte di Max mi distrussero: “Ahò, stà attento che rompi il filo.

Eccolo, eccolo che salta fuori. Cinese, cinese, togli il gas, seguilo. Porca zode, che spettacolo! Vuoi mettere l'oceano con i marlyn? Stai attento, te, che vai a pesca di trote e guatti! Stai attento!”. Denari e santità, metà della metà, diceva mia nonna, il marlyn pesava circa 60 chili.

Max finì l'ennesimo rullino, facendomi scattare foto a lui che reggeva il pesce o che gli teneva un piede sulla testa ed in mano reggeva una canna (peccato fosse quella per la traina del vivo da 9 libbre!).

La soddisfazione non ci fece notare i due rabbocchi di olio ed un rumore sinistro proveniente dall'invertitore. Durante il rientro, sulla nostra scia si accodò un'altra imbarcazione da “big game”, però era vera: veloce ed in vetroresina con a bordo due turisti. La feci vedere a Max: “E a me cosa me ne frega!

Quelli avranno speso molto di più e sicuramente non hanno preso nulla. Anzi, sai cosa facciamo? Aiutami a sollevare il marlyn che, quando ci filano di bordo, glielo facciamo vedere, a “sti tedeschi!” ci misero due secondi a prenderci di bordo, dato che loro viaggiavano in piena planata ed il nostro comandante, avvertendo il rumore all'invertitore, aveva ulteriormente diminuito la velocità (eravamo sui 5 nodi circa). I due turisti, con in mano due lattine di bibite, ci salutarono.

A proposito, in vista della costa divisi equamente il the con tutti, dato che cominciarono ad apparire le prime screpolature sulle labbra. E Max iniziò il suo show: “Hei, hei look, look...” e, con un sorriso tipo “bambino a Gardaland” sollevò la testa del pesce.

Di rimando, i nostri “concorrenti”, al grido di “look here!” sollevarono le teste di tre marlyn. Come sul molo, evitai di guardare Max, gli ho sempre voluto un gran bene!

Atterrammo e notammo i tre marlyn lasciati dai “tedeschi”. Improvvisamente, l'espressione di Max si tramutò in un ghigno diabolico. tre più uno, uguale quattro.

Mi consegnò la sua macchina fotografica e mi istruì sul come fotografarlo in mezzo a tutte quelle prede: “Questa così, questi due li appendiamo, su questo ci sto seduto, la testa di quest'altro la metto qui” ... sembrava un'orgia!

Solamente all'aeroporto riuscii a convincerlo che non mi sarei prestato al suo gioco, ai nostri amici in comune avrei mostrato le foto del nostro marlyn, ai suoi avrebbe raccontato ciò che voleva.

nonostante passi buona parte della sua esistenza su linee internazionali (Kenia, Thailandia, Brasile), Max ha sempre paura, in fase di decollo e di atterraggio. Anche quella volata... lasciò l'impronta delle sue dita sul mio braccio.



di Roberto de Sanctis

4° Corso di Meteorologia

Tutti laureati a pieni voti sono stati consegnati gli attestati

Il 12 giugno scorso presso il Club "Amici del Mare" si è svolta la consegna degli attestati di partecipazione al corso di Meteorologia Marina, presieduto, anche quest'anno, dal dott. Cristalli. Erano presenti, tra gli altri, il nostro Presidente dott. Bertolini ed il Vice Presidente prof. Caucci.

Con la consegna di un informale attestato di idoneità all'insegnamento, l'Assonautica ha voluto ringraziare il dott. Cristalli per la sua professionalità, cortesia e squisita simpatia, doti evidenziate anche nel corso della serata, trascorsa in un clima di estrema convivialità.

Un piccolo segno tangibile a dimostrazione di una sincera riconoscenza nei confronti di un vero esperto in una materia così importante per tutti i diportisti. Con l'occasione porgiamo al dott. Cristalli i migliori auspici di serena felicità.

Di seguito, pubblichiamo i nomi dei partecipanti al corso.



I partecipanti presenti



Consegna al dr. Ilario Cristalli dell'attestato di insegnamento



L'attestato di partecipazione

I partecipanti

Rotella Alberto
Rocchetti Gabrio
Ternon Luciano
Flocco Walter
Giuliani Giorgio
Grottini Moreno
Candelari Massimo
Pesaresi Carlo Maria
Cecchi Roberto
Ansevini Flavio
Pesaresi Giorgio

di Sergio Bozza

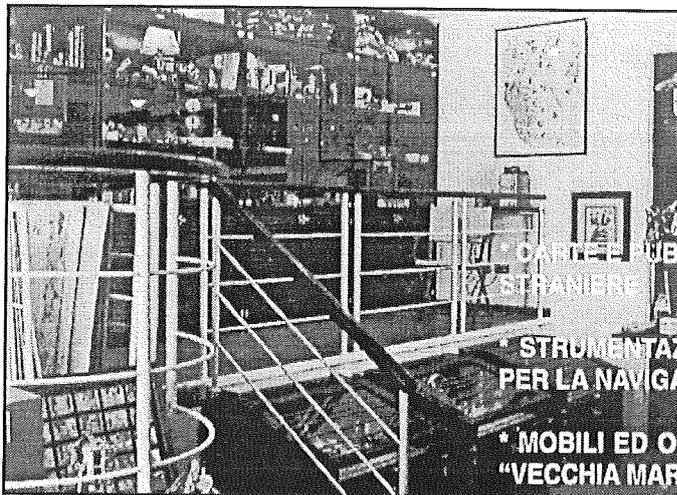
Un nuovo libro

di Loris Goring

E' questo un libro realmente pratico, prezioso per tutti coloro che intendono acquistare una barca a motore da crociera o che ne sono già proprietari. E' scritto essenzialmente per i motonauti da un autore che possiede un genuino entusiasmo per i motori e per gli scafi a motore.

Esamina molti tipi di cabinati con indirizzo tipicamente crocieristico e fornisce esaurienti spiegazioni sui differenti metodi di costruzione, di allestimento, di sistemazioni interne tali da caratterizzare e differenziare scafi che pur hanno lo stesso indirizzo.

La varietà dei motori a combustione interna è accuratamente spiegata dal punto di vista pratico del motonauta. Vengono fornite inoltre numerose informazioni circa i controlli da effettuare e le operazioni da compiere per sopperire a eventuali deficienze del motore. Si passa poi a dare dettagliate descrizioni degli accessori elettrici e meccanici così che il motonauta può trovare tutto ciò che gli necessita sapere per i suoi particolari scopi unitamente alla spiegazione di come ottenere il massimo delle prestazioni e conoscere il modo migliore per effettuare i dovuti controlli. Eguale cura è dedicata ai propulsori e agli organi di governo. Viene effettuato, infine, un dettagliato esame dei problemi relativi all'acquisto e alla vendita di una barca con consigli sui risparmi che possono essere operati in relazione all'allestimento e alla scelta del tipo di motore e di accessorio per la navigazione e il governo della barca.



CARTE E PUBBLICAZIONI NAUTICHE ITALIANE E STRANIERE

• STRUMENTAZIONI TRADIZIONALI ED ELETTRONICA PER LA NAVIGAZIONE

• MOBILI ED OGGETTISTICA DI ARREDAMENTO STILE "VECCHIA MARINA"

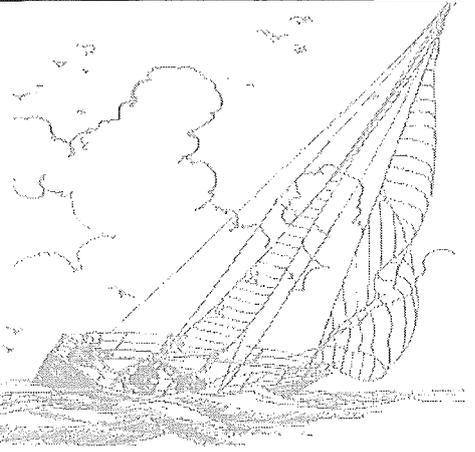
Male Karte, tutta la costa croata in 29 carte alla scala 1:100.000, formato 50x35: parte prima, dodici carte da Trieste a Zara, parte seconda, diciassette carte da Zara a Bosana, ciascuna parte in un apposito contenitore plastico trasparente. Quanto di più comodo ed aggiornato possa esistere per il diportista.

In Italia le pubblicazioni motoristiche sono inversamente proporzionali al numero degli utenti. Quindi, il libro contiene una serie di dati molto utili al diportista amatore.

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

di Ugo Marinelli

Ancona, la città dimenticata



Battuta quasi esclusivamente da rotte commerciali, Ancona per anni è stata una città dimenticata. Piena di turisti troppo frettolosi di imbarcarsi sulle navi per la Grecia o troppo stanchi al rientro per fermarsi, pochissimi di essi la visitano e la conoscono. Gli stessi Anconetani, distratti e sfiduciati, alla domanda "cosa c'è di bello da vedere" rispondono "niente!". In realtà non è vero, lo stesso Duomo che svetta sul porto dall'alto della sua collina la dice lunga come l'arco di Traiano, anch'esso situato nell'area portuale, edificato al tempo dei Romani in onore dell'imperatore che ordinò la costruzione ad Ancona di un porto degno di questo nome.

Fondata dagli antichi Greci, Ancona è una città antichissima che ha vissuto alterne vicende nel corso della sua storia sino ad essere vittima di continui saccheggi ad opera dei Veneziani per evitare la crescita di una repubblica marinara a metà Adriatico, dei Turchi e del Barbarossa. In tempi più recenti, i bombardamenti tedeschi del 1943 la rasero quasi completamente al suolo ed il lungo fenomeno sismico del 1972 fece il resto. Quest'ultimo non fece morti e quindi fu presto dimenticato dall'opinione pubblica, ma Ancona ne porta tutt'oggi i segni.

Nel corso degli ultimi due anni, a causa delle guerre dei nostri dirimpettai, alcuni diportisti hanno scoperto che può essere un porto di approdo interessante.

Ancona sorge infatti su di un promontorio di roccia che culmina con i 576 m. del Monte Conero, considerato da molti un'oasi naturalistica. Inserito a metà dell'Adriatico interrompe la monoto-

na striscia di sabbia che si snoda dalle coste Venete sino al Gargano. Il promontorio offre alcune spiagge sassose raggiungibili solo dal mare con un'acqua incredibilmente pulita nonostante la vicinanza della città.

La città offre riparo con qualsiasi tempo nel suo porto commerciale. L'ingresso di giorno è sempre agevole anche se può creare qualche difficoltà con mare formato da grecale in quanto ci si deve traversare alle onde.

Massima accortezza va dedicata, come in ogni porto, alle navi in ingresso ed in uscita.

Di notte, arrivando dal mare, Ancona è riconoscibile per il faro a luce bianca dalla portata di 25 miglia.

Avvicinandoci, le luci della città soffocano i segnalamenti delle dighe foranee e possono indurre in errore chi arriva per la prima volta conducendolo dritto dritto dentro il bacino chiuso del cantiere navale. Non ci sono pericoli in agguato ma potrebbe essere imbarazzante per lo skipper dover ammettere al proprio equipaggio di aver sbagliato buco! La sosta è possibile sia in banchina sia ospiti dei vari club nautici. Se optate per la banchina bisognerà avvisare dell'arrivo la Capitaneria di porto che vi informerà dove ormeggiare. Essendo un porto mercantile e passeggeri abbastanza attivo, c'è la possibilità che la Capitaneria chieda di spostare l'imbarcazione durante il giorno. Non è possibile quindi lasciarla incustodita.

In fondo al lato Sud del porto, adiacente alla zona dove ormeggiano i pescherecci, c'è l'antica costruzio-

ne del Lazzaretto per le quarantene, opera di Luigi Vanvitelli, attualmente sede di mostre cinematografiche e dell'associazione Stamura. La Stamura è anche circolo nautico e talvolta ha posti barca liberi per gli ospiti. In questa zona è possibile rifornirsi di acqua e carburante. Per fare cambusa si può andare in un supermercato non molto distante. Se non vi crea problemi spostarvi con la barca, potreste andare sino a Scalo Vittorio Emanuele che è il molo di fronte alla città; a soli 500 m. di distanza c'è un altro piccolo supermercato. Per raggiungerlo si percorre una parte di quello che è considerato il centro della città e quindi si può trovare qualsiasi altra cosa di cui si ha bisogno. Fatta cambusa, sempre con la barca, si può raggiungere il lato nord del porto. Alla radice della diga foranea ci sono due archi antichi. Uno è il già citato Arco di Traiano e l'altro è l'Arco di Clementino, che era una delle porte della città.

Da qui è ben visibile in cima alla collina il Duomo, a dir la verità visibile anche da qualsiasi altra angolazione e quindi punto cospicuo, inequivocabile. Se si è dei camminatori, può essere interessante visitarlo come può essere interessante visitare i pochi resti di un anfiteatro tuttora in fase di scavo, il museo e la pinacoteca.

Andiamo, ora, al di fuori del porto: nella zona dove dovrà nascere il futuro porto turistico (quando?) c'è una darsena che ospita le barche di tutti i club ed associazioni nautiche di Ancona. Attenzione perché non ha segnalamenti luminosi all'ingresso e di notte è difficilissimo trovarne l'entrata anche per chi lo co-

nosce.

Questa darsena è dotata di pontili galleggianti con acqua potabile e corrente elettrica, è ben ridossata a tutti i venti, tranne quelli del 4° quadrante che generano una forte risacca nella zona di un vecchio

pontile metallico.

Purtroppo, non è di pubblico accesso e per ormeggiare va chiesta ospitalità ad uno dei vari club; ospitalità che, comunque, non viene concessa solo in casi eccezionali.

Tutto questo sperando nel futuro

della diportistica italiana che attende da sempre la costruzione di porti turistici decenti.

Vorrà dire che, se ci sarà qualcuno ad Ancona che riuscirà a non promettere solamente, gli costruiremo un altro arco in suo onore.

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

071.204305

fax 071.200211

SERVIZIO ALISCAFI

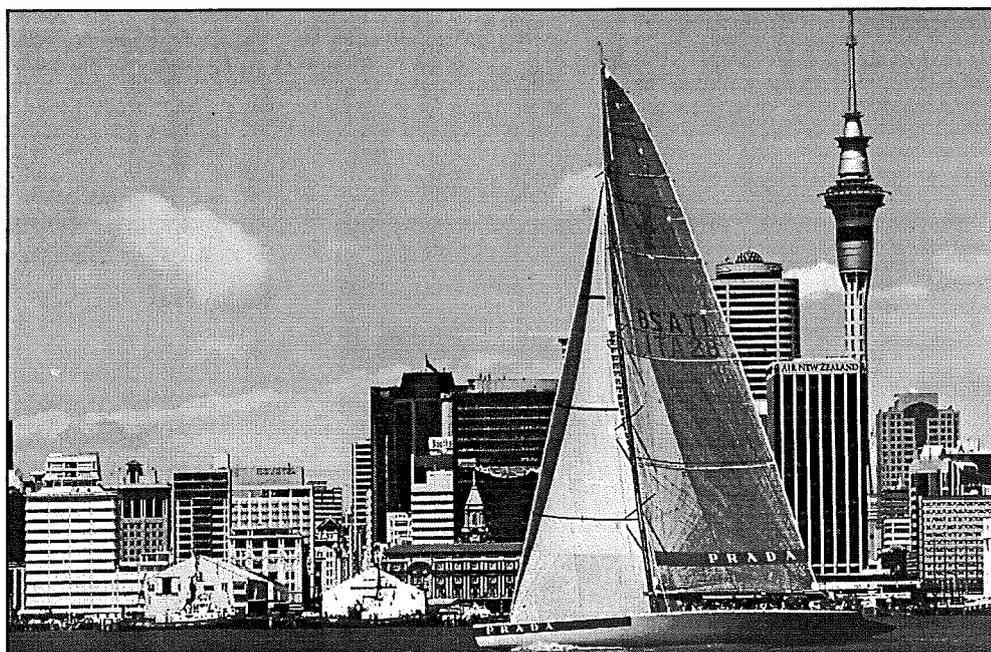
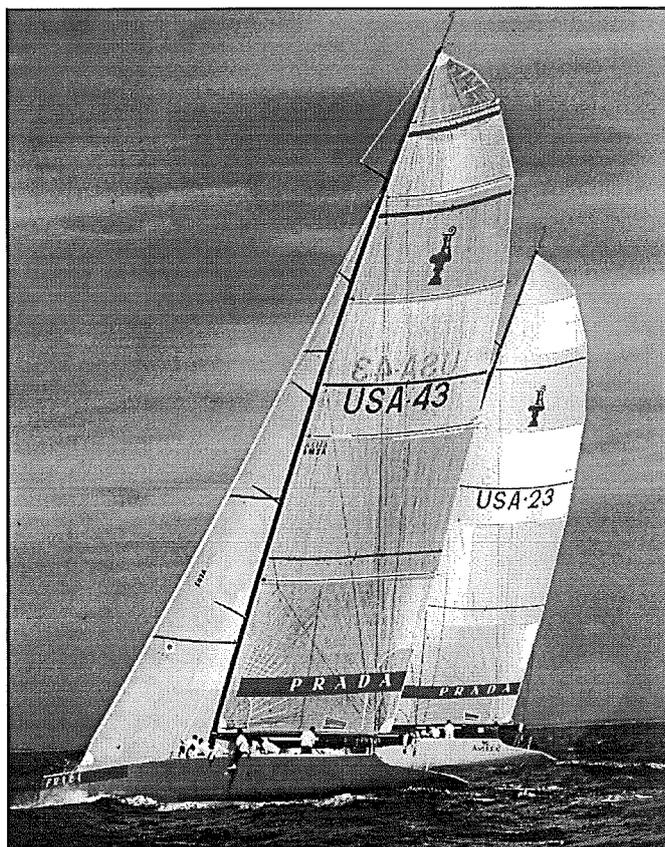
071.202906

fax 071.2073861

di Roberto de Sanctis

La sfida Prada alla Coppa America

E' solamente grazie all'interessamento dell'amico Sandro "Cicci" Spaziani ed alla solerte e cortese professionalità di Alessandra Ghezzi, del Press Office di Prada che sono riuscito ad avere dell'ottimo materiale (diapositive comprese) su cui lavorare. Nel febbraio del '97 la società Prada America's Cup ha acquistato le tre barche IACC appartenenti alla "America's Foundation" il cui presidente, Bill Koch, vinse la XXVIII Coppa America nel 1992: sono, nell'ordine, America 3 che vinse la Coppa America nella finale contro il "Moro di Venezia", Kanza, progettata per condizioni di vento medio/forte, utile per effettuare test ed allenamenti sul campo di regata ad Auckland ed, infine, Mighty Mary anche essa, come le altre, realizzata presso il cantiere Goetz ed utilizzata per portare in Coppa America un equipaggio interamente femminile. Tecnicamente, Mighty Mary è l'evoluzione più avanzata in questo tipo di scafi ed è una tra le più veloci barche IACC esistenti. Le tre barche sono state acquistate con lo scopo di effettuare le selezioni dell'equipaggio e la sua preparazione sportiva, per verificare soluzioni tecniche e per effettuare test in scala 1:1, indispensabili per la progettazione delle barche nuove che saranno utilizzate per la sfida del 2000. Nel gennaio scorso, parte del Team Prada America's Cup si è trasferito in Nuova Zelanda, ad Auckland, per un pri-



mo contatto con il campo di gara, con "Kanza", e lo scopo, anche, di svolgere una ricerca orientata in due direzioni: a livello tecnico, facendo sì che le ore trascorse sul campo di regata divengano parte integrante nei processi di ricerca, sviluppo e progettazione e che la familiarizzazione con i luoghi risulti utile, in futuro, a tutti i livelli. Sabato 18 aprile u.s. ha preso il via la "Road to America's Cup Regatta", nota al pubblico come "Mini America's Cup": Kanza, insieme ad altri

due sfidanti iscritti alla Coppa America - Team Carribean e Yaka France - a contendersi il diritto di accedere alle finali contro il Team New Zealand. Il campo di regata era posizionato all'interno della Waitemata Harbour, prospiciente Auckland, in modo da garantire agli spettatori la massima visibilità; il percorso, a bastone di un miglio circa, identico a quello utilizzato nella Coppa America, ma, in scala ridotta. Dopo i quattro gironi eliminatori, il Team Prada e Yaka France si sono confrontate in quattro prove nella finale degli sfidanti, vinta dal Team italiano che, nella finale Challenger/Defender perse 5/1 ma, la cosa fondamentale per gli italiani, è stata quella di aver accumulato un grosso bagaglio di esperienza e di aver disputato ben 25 regate in questa manifestazione.

Patrizio Bertelli, presidente e Chief Executive Officer di Prada Challenge for America's Cup, ha dichiarato: "È stato importante, per noi, essere presenti a queste regate che ci hanno permesso di confrontarci con gli altri team, compresi i neozelandesi, e di mettere a frutto l'impegno degli ultimi mesi qui in Nuova Zelanda. Ora, riprendere-



mo gli allenamenti a Punta Ala, in Italia, con le due barche IACC Mighty Mary ed America 3".

L'equipaggio della finale Challenger/Defender era così composto: Francesco de Angelis (timoniere), Torben Grael (tattico), Matteo Plazzi (navigatore), Paolo Bottari (prodriere), Francesco Rapetti (aiuto prodriere), Simone De Mari (albero), Sandro Spaziani (drizze), Carlo Bonetti (verricelli), Massimo Galli (verricelli), Stefano Rizzi (verricelli e regolazione spinnaker), Lorenzo Mazza (regolazione genoa), Claudio Celon (regolazione genoa),

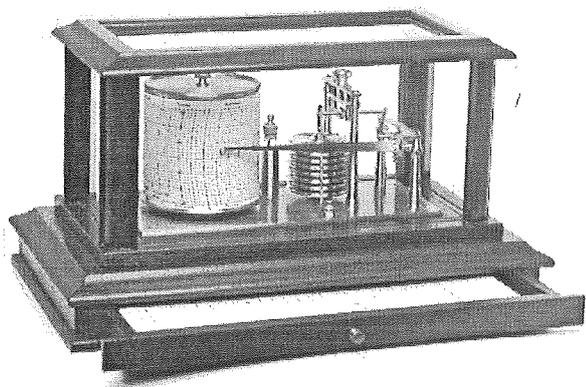
Daniele Bresciano (aiuto randa), Pietro D'Alì (regolazione randa).

Il mio auspicio è che il prestigioso marchio della moda italiana, conosciuto in tutto il mondo, riesca nell'impresa di entrare nel gotha della vela e, mi si conceda lo scontato campanilismo, che "Cicci" Spaziani, anconetano doc, sia uno degli artefici.

I migliori auguri di "buon vento" al Team Prada America's Cup anche da parte di tutti i soci dell'Assonautica di Ancona, Presidente in testa.

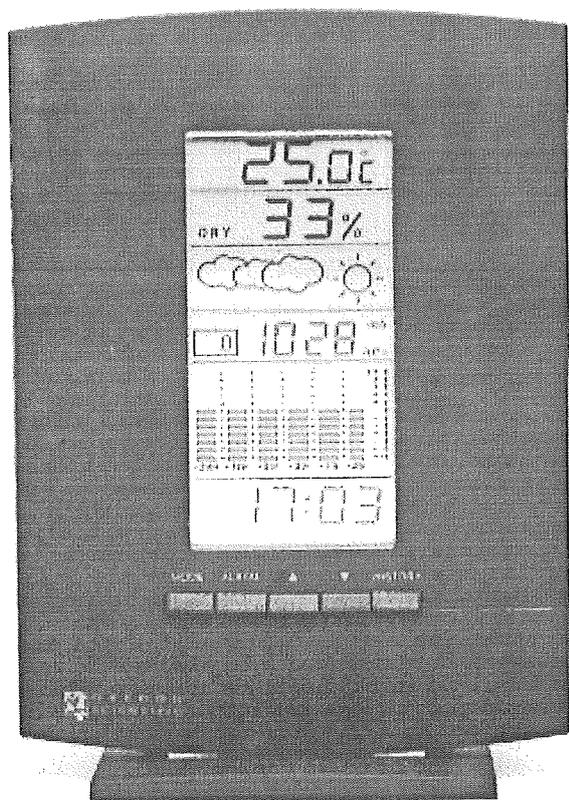


di Maurizio Melappioni



(fig. 1)
Il tradizionale barografo a carta

Tra il serio e il gadget: quali sono i limiti dei barografi elettronici a barre?



(fig. 2)
Uno dei tanti modelli di barografo a barre disponibili in commercio. L'elemento prezzo, alla portata di tutti, lo caratterizza.

La tecnologia elettronica degli ultimi anni ha permesso di ottenere strumenti nel campo nautico molto versatili, più miniaturizzati, e con una varietà di funzioni così elevate rispetto a strumenti tradizionali, che la sorte è toccata anche al barografo a rullo di carta.

Questo strumento a differenza del normale barometro non solo è in grado di misurare il valore della pressione ma anche di registrarne le variazioni nel tempo su un nastro di carta, mediante un pennino mobile, azionato da un sistema composto da più capsule realizzate in lega di rame e berillio che si allungano o si accorciano con il variare della pressione atmosferica (fig.1). Oggi al posto delle voluminose capsule, la tecnologia elettronica ha permesso di ottenere sensori miniaturizzati grandi come un bottone, dove la variazione di pressione, viene convertita in un segnale elettrico, e rappresentata sotto forma di un tracciato (barogramma) nello schermo a cristalli liquidi dello strumento.

In questo modo si possono ottenere barogrammi di tutti i tipi, in funzione della scala adottata, che va dalla variazione del decimo di hPa registrato ogni cinque minuti, fino a variazioni di ben due hPa registrati ogni ora.

Adesso forse è comprensibile come l'industria del settore possa creare così, una serie di barografi con variazioni di costi per l'acquirente che vanno dalle 240.000 lire per i più economici, per arrivare a circa 1.700.000 lire per i più sofisticati.

Ovviamente gli strumenti a basso costo (fig.2) sono i più diffusi tra i diportisti, ed è per questa ragione che vorrei analizzare con voi i limiti di impiego di questi.

Quando lo skipper decide di aggiungere alla strumentazione di bordo un barografo, oltre al tradizionale barometro che è obbligatorio dell'elenco delle dotazioni di sicurezza, vuol dire che egli ha raggiunto una maggiore sensibilità nei confronti degli eventi meteorologici specie per quelli pericolosi per la navigazione.

Sembrerà ovvio, ma va detto, che l'uso di questo strumento a bordo deve essere di facile ed immediata interpretazione. Tanto per fare un esempio di questo, vi vorrei raccontare un breve episodio accaduto durante la crociera fatta nel 1991 su una imbarcazione a vela in charter in Croazia dove fui incuriosito nel vedere lo skipper che ogni volta che saliva le scalette interne per uscire fuori nel pozzetto, voltava il suo sguardo a destra e diceva, fra sé e sé a voce alta, oggi ci sarà poco vento, oppure, oggi bisognerà dare una mano di terzaroli, e mi chiedevo come faceva ad indovinare le varie situazioni meteorologiche, forse per chissà quale strana forma di sensibilità acquisita con l'esperienza o perché guardando a destra c'era qualcosa che lo metteva sul chi va là? In effetti lo skipper si voltava a dare uno sguardo al suo barografo a carta, o meglio al disegno del tracciato, dalla quale traeva rapidamente una sintesi del tempo in quel momento.

Proseguendo nel discorso prima di parlare dei limiti degli strumenti economici a barre, bisogna conoscere bene quali situazioni il barografo classico con pennino permette di riconoscere.

Una di queste situazioni la esaminiamo in una giornata che inizia con assenza di vento, e che prosegue nelle ore centrali con vento a regime di brezza, per finire al tramonto di nuovo

in assenza di vento.

Questa giornata esaminata sotto il profilo di un tracciato, della pressione atmosferica, mostrerebbe un andamento a forma di sinusoide, vedi la fig.3.

In periodi di tempo stabile, la pressione nell'arco di tempo di 24 ore, presenta solo deboli variazioni di ampiezza dell'ordine di 1 hPa (alle nostre latitudini).

Si tratta di un doppio movimento quotidiano chiamato Marea Atmosferica.

I minimi si producono verso le 04 e le 16, ora locale, e i massimi verso le 10 e le 22.

Quando si osservano sul barografo andamenti di questo tipo, gli skippers esperti sanno che è possibile passare diversi giorni sotto il profilo meteorologica in assoluta tranquillità perché ci troviamo in una zona dove le isobare sono larghissime tra loro (1000/1500 miglia).

Nella terminologia dei bollettini questa situazione è riconoscibile dalla frase:"pressione livellata sui mari circostanti"..... ecc".

Dalla descrizione fatta si può evidenziare il primo limite, quello grafico, cioè il tracciato non continuo della variazione della pressione nelle 24 ore, dove in una situazione di pressione livellata di bel tempo, le variazioni di marea atmosferica di un hPa, non solo non sono registrabili perché questi strumenti hanno una sensibilità grafica di ben 2 hPa, ma non può neppure essere evidenziato a colpo d'occhio l'andamento sinusoidale nelle 24 ore perché il sistema riporta graficamente l'andamento solo a step di +0h,+1h,+3h, e a +6h, +12h, e +24ore.

L'importanza di avere un tracciato continuo, e non a step orario, è visibile nella figura 4, dove è rappresentata una situazione di pressione inizialmente stabile per diverse ore (tracciato perfettamente rettilineo), e che non ha niente a che fare con il fenomeno della marea atmosferica di bel tempo vista sopra; questo andamento deve invece mettere in allarme, infatti subito dopo la pressione inizia ad ondulare nella tipica forma che precede un temporale e nel caso registrato nella fig.4 il temporale era di grosse dimensioni con notevoli effetti pericolosi per la navigazione (lascio immaginare come un barografo economico (fig.2) poteva mostrare il barogramma di fig.4.

E' proprio nella ricerca dei segni premonitori contenuti nel tracciato di forma continua, e non a step orario, che è possibile prevedere situazioni pericolose, che a volte, e soprattutto d'estate, precipitano in pericolose nell'arco di 10-15 minuti.

Infine potremmo dilungarci sulla impossibilità, con questo tipo di barografo a barre economico, di stabilire con precisione se la diminuzione della pressione nell'arco di tre ore in tre ore è di un solo hPa, oppure di due hPa, o variazioni superiori, e questo è molto importante saperlo (o meglio vederlo a colpo d'occhio) perché le depressioni sono foriere di cattivo tempo e vento che aumenta di intensità man mano che la depressione si approfondisce.

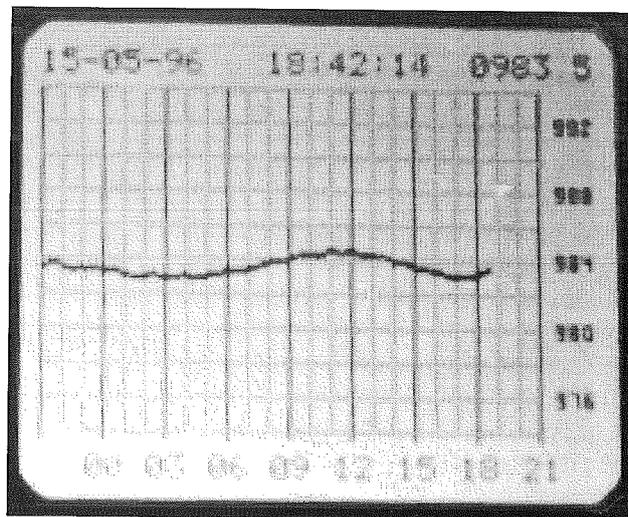
Per avere un'idea dell'entità, con variazioni di soli tre hPa in tre, è bene rifugiarsi in un porto, perché significa che si sta avvicinando una burrasca, con 5 hPa la depressione sarà seria ... ecc.

Anche nell'esempio fin qui descritto, il barografo a barre

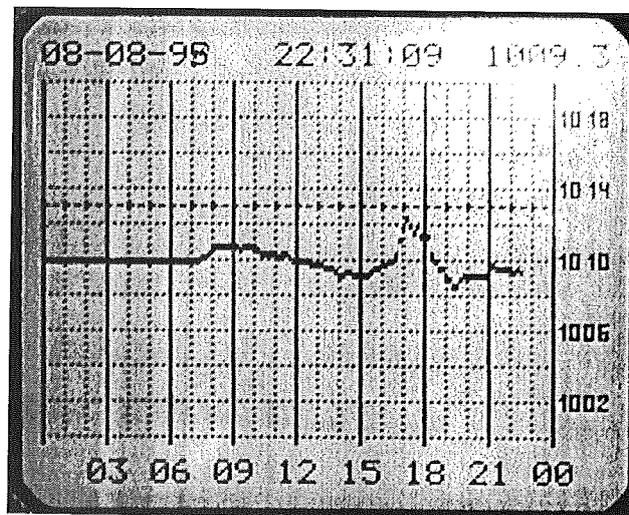
evidenzia bene i suoi limiti, che sono rappresentati in definitiva dalla scala grafica con valori di ben +/- 2 hPa, è quindi incapace di mostrare variazioni più piccole ma importanti. Inoltre queste variazioni nelle tre ore non sono mostrate dallo strumento in modo sequenziale, cioè di tre ore in tre ore, e quindi non essendo visibile a colpo d'occhio il tracciato continuo nelle 24 ore si può sottovalutare globalmente la situazione.

Si potrebbe ovviare alla carenza grafica cercando a ritroso i valori della pressione nella memoria del barografo, per riportare ciascun punto su carta manualmente e poi decidere, ma tutti noi sappiamo che quando si è intenti alla navigazione specialmente con cattivo tempo non c'è sempre la calma e il tempo per giocare con gli strumenti.

Vista la trattazione molto tecnica spero di non aver annoiato, ma semmai di aver creato un senso più critico davanti ai miraggi dell'elettronica che avanza inesorabilmente a passi da gigante.



(fig. 3)
Andamento sinusoidale nelle 24 ore della pressione, in situazione di bel tempo. I minimi alle 04/16 i massimi alle 10/22



(fig. 4)
Registrazione della pressione di un grosso temporale.

del Comitato Organizzatore

Conerissimo

Si è archiviata il giorno 21 scorso la seconda edizione di Conerissimo, la regata nella Riviera del Conero organizzata dalla Sef Stamura, Assonautica, Lega Navale Italiana, Centro nautico e dal Circolo Nautico di Numana.

A questa nuova edizione hanno partecipato ben 46 imbarcazioni a vela di tutte le dimensioni, dal piccolo sloop "Benedetta" di 6,5 mt. al cutter "Setball" di 18 mt. giunto da Pesaro.

La giornata caldissima, tipicamente estiva, è stata caratterizzata da poco vento che ha fatto ritardare la partenza e ha reso la gara tecnicamente molto difficile. Dopo un segnale di partenza, dato alle ore 11 davanti al Passetto, le barche procedevano lentamente in direzione di Portonovo cercando di vincere la forte corrente contraria che, nei pressi della seconda boa posta dinanzi alle Due Sorelle, costringeva al ritiro diversi equipaggi.

Girata questa boa, i concorrenti "superstiti" hanno issato gli spinnaker (quelle grandi vele colorate che si usano quando il vento spinge da dietro), la velocità è aumentata e, dopo opportune scelte di rotta, più al largo o sottocosta, i regatanti hanno tagliato il traguardo, di nuovo, al Passetto.

Le barche più veloci e moderne sono chiaramente riuscite a spuntarla su quelle più "datate", ma alla fine i circa 250 regatanti hanno tutti dimostrato la loro perizia nell'arte della navigazione a vela, dando vita ad una gara avvincente e ad una grande festa del mare. Gli equipaggi erano quasi tutti formati da famiglie e da amici, che si sono poi ritrovati per una spaghiettata alla

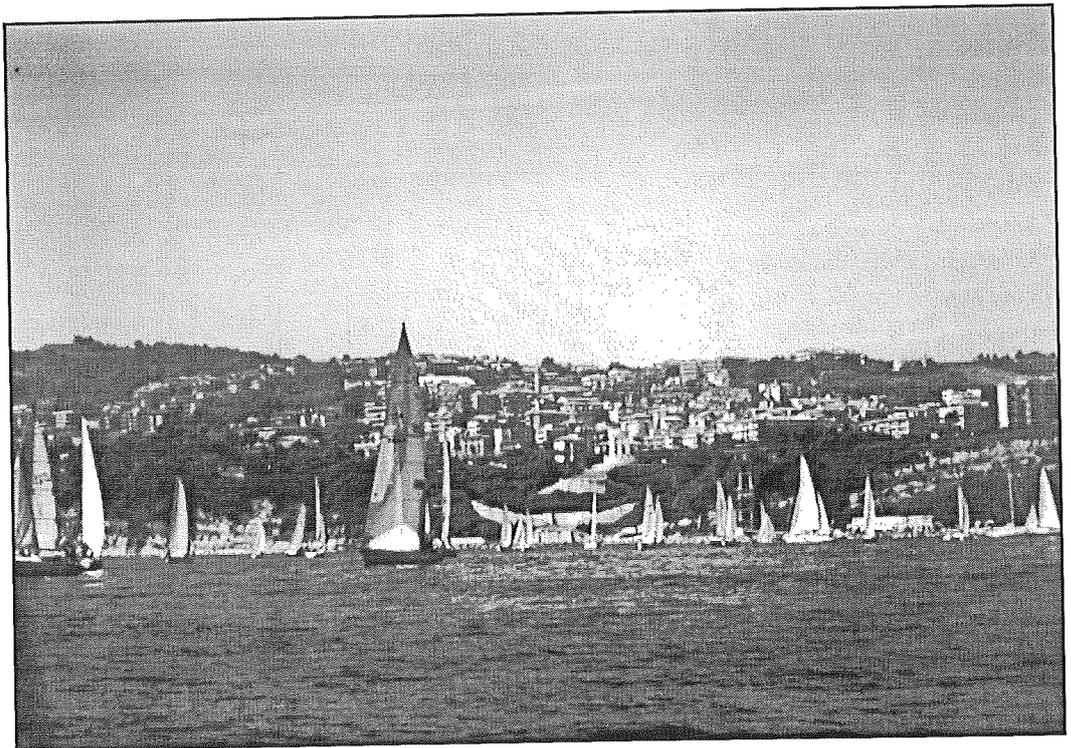
base dell'Assonautica.

La giornata trascorsa in mare conferma che la vela è uno sport ecologico: rispetto assoluto dell'ambiente (l'assenza del motore parla da sé. Provate a pensare a uomini che per muoversi invocano il dio Eolo. E' fantastico!!) ed esaltazione delle meraviglie paesaggistiche. Inoltre, questo sport abitua chi lo pratica a sapersi organizzare per far fronte alle decisioni da prendere, tempestivamente, con sicurezza.

in diverse giovani nazioni come l'Australia e la Nuova Zelanda, ma anche in Francia e Inghilterra, la vela è uno sport molto diffuso.

La premiazione di Conerissimo 1998 si è tenuta presso la sede della Sef Stamura al Lazzaretto il giorno 3 luglio alle ore 19.

Il Circolo Sef Stamura si è aggiudicato il trofeo "Conerissimo Challenge Cup 1998", riuscendo a piazzare le sue migliori prime quattro barche al 1°, 2°, 3° e 5° posto in classifica generale, totalizzando 11 punti. Il trofeo era detenuto dalla Lega Navale di Ancona, questa volta seconda con 43 punti, seguita dall'Assonautica di Ancona a quota 53 punti. Arrivederci alla prossima edizione.



Classifica per classe

ORARIO DI PARTENZA: 11,06

<u>N. ARRIYO</u>	<u>CLASSE</u>	<u>NOME IMBARCAZIONE</u>	<u>ARMATORE</u>	<u>CIRCOLO APP.ZA</u>	<u>ORA DI ARRIYO</u>
1°	MINI	FANTAGHIRO'	CESINA	LEGA NAYALE	15.16'48"
2°	MINI	AVVENTURA	BRUTTI	ASSONAUTICA	17.17'51"
3°	MINI	MAL DI MARE	ULISSE	LEGA NAYALE	17.47'19"
4°	MINI	IDEA MATTA	BRUGIA	LEGA NAYALE	18.38'40"
5°	MINI	BENEDETTA	NICOLINI		18.46'08"
6°	MINI	SELTZ	ROSSOLINI	ASSONAUTICA	99.99.99 NCF
7°	MINI	ABRACADABRA	CAROTTI	ASSONAUTICA	99.99.99 NCF
<u>N. ARRIYO</u>	<u>CLASSE</u>	<u>NOME IMBARCAZIONE</u>	<u>ARMATORE</u>	<u>CIRCOLO APP.ZA</u>	<u>ORA DI ARRIYO</u>
1°	ECO	SILVIA	CIARMATORI	LEGA NAYALE	15.38'13"
2°	ECO	PETER PAN	FOGHINI	ASSONAUTICA	17.50'37"
3°	ECO	ORTICA 2	ALBA	SEF STAMURA	18.34'23"
4°	ECO	ORION	FREDDI	LEGA NAYALE	18.40'52"
5°	ECO	ZIGHINI'	MARCHETTI	SEF STAMURA	99.99.99 NCF
6°	ECO	PULCE	GUIDARELLI	SEF STAMURA	99.99.99 NCF
<u>N. ARRIYO</u>	<u>CLASSE</u>	<u>NOME IMBARCAZIONE</u>	<u>ARMATORE</u>	<u>CIRCOLO APP.ZA</u>	<u>ORA DI ARRIYO</u>
1°	DELTA	EUFORIA	FAGLIA	SEF STAMURA	15.03'30"
2°	DELTA	FENICIA	GIANTOMASSO	C.N.NUMANA	16.06'08"
3°	DELTA	TIEH	BERTI	SEF STAMURA	16.08'38"
4°	DELTA	ACCIAIO	BORGOGNONI	C.NAUTICO AN	16.18'39"
5°	DELTA	ARMONIA	SCANDALI	ASSONAUTICA	16.23'55"
6°	DELTA	CORALLO	MASTANTUONO	C.NAUTICO AN	16.35'35"
7°	DELTA	INSIEME	ROMAGNOLI	LEGA NAYALE	16.38'13"
8°	DELTA	HEMISPHERE	ANIBALLI	SEF STAMURA	16.54'48"
9°	DELTA	TIO PEPE	GIOACCHINI	LEGA NAYALE	17.55'33"
10°	DELTA	ASSARA	PIERINI	ASSONAUTICA	99.99.99 NCF
11°	DELTA	SAGITTA	GIROMBELLI	ASSONAUTICA	99.99.99 NCF
12°	DELTA	SLAM 2	PERUGINI	ASSONAUTICA	99.99.99 NCF
13°	DELTA	MICKIMOUSE	CARACENI	ASSONAUTICA	99.99.99 NCF
14°	DELTA	FANTASIA	CAIMMI	ASSONAUTICA	99.99.99 NCF
15°	DELTA	PICCOLO GUFO	CANDELARI	ASSONAUTICA	99.99.99 NCF
16°	DELTA	SPUGNA	SCALSEGGI	LEGA NAYALE	99.99.99 NCF
17°	DELTA	FINALMENTE	NARDINOCCHI	SEF STAMURA	99.99.99 NCF
18°	DELTA	VITAMINA	MANDOLINI	SEF STAMURA	99.99.99 NCF
<u>N. ARRIYO</u>	<u>CLASSE</u>	<u>NOME IMBARCAZIONE</u>	<u>ARMATORE</u>	<u>CIRCOLO APP.ZA</u>	<u>ORA DI ARRIYO</u>
1°	CHARLIE	CREOLA XXL	CIASCA	SEF STAMURA	15.04'13"
2°	CHARLIE	MATTEO DE CIURLI'	AQUILANTI	SEF STAMURA	15.40'25"
3°	CHARLIE	MAXY & MARK 2	PELLICCIA	ASSONAUTICA	16.24'25"
4°	CHARLIE	KRABI	PRETTO	LEGA NAYALE	16.37'45"
5°	CHARLIE	TAIR	BENVENUTI	C.NAUTICO AN	17.12.13
6°	CHARLIE	INN	PERUCCI	BOLINA	99.99.99 NCF
7°	CHARLIE	MARIPOSA	ROCCHETTI	C.N.NUMANA	99.99.99 NCF
<u>N. ARRIYO</u>	<u>CLASSE</u>	<u>NOME IMBARCAZIONE</u>	<u>ARMATORE</u>	<u>CIRCOLO APP.ZA</u>	<u>ORA DI ARRIYO</u>
1°	BRAVO	DOLORES	RONCONI	ASSONAUTICA	16.12'32"
2°	BRAVO	DIAVOLONE	BELLI	SEF STAMURA	16.30'57"
3°	BRAVO	SCHEDIR	AMMASSARI	ASSONAUTICA	16.48'49"
<u>N. ARRIYO</u>	<u>CLASSE</u>	<u>NOME IMBARCAZIONE</u>	<u>ARMATORE</u>	<u>CIRCOLO APP.ZA</u>	<u>ORA DI ARRIYO</u>
1°	ALFA	GRINTA	VITALE	SEF STAMURA	15.37'50"
<u>N. ARRIYO</u>	<u>CLASSE</u>	<u>NOME IMBARCAZIONE</u>	<u>ARMATORE</u>	<u>CIRCOLO APP.ZA</u>	<u>ORA DI ARRIYO</u>
1°	MAXI	CAPRICORNO	FERRANTI	SEF STAMURA	15.15'15"
2°	MAXI	SETBALL	BOIANI	L.N.PESARO	99.99.99 NCF
<u>N. ARRIYO</u>	<u>CLASSE</u>	<u>NOME IMBARCAZIONE</u>	<u>ARMATORE</u>	<u>CIRCOLO APP.ZA</u>	<u>ORA DI ARRIYO</u>
1°	MULTISCAFI	LUPETTO	MARINELLI	ASSONAUTICA	17.04'19"
2°	MULTISCAFI	NEXUS	BANCHETTI	ASSONAUTICA	99.99.99 NCF

di Roberto de Sanctis

Trilly story

Tranquilli, non seguo il calcio, non sto parlando della Juventus ma del Motorsailer dell'amico Mario, una "Vecchia Signora" in Clinker.

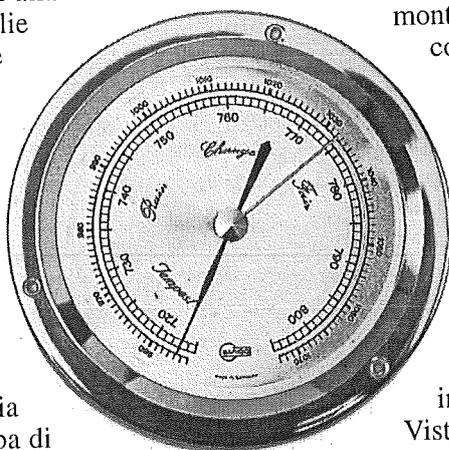
Il nostro socio è un tecnico elettronico con la passione del mare ed un'innata maestria nel lavorare il legno, tale da poterlo definire, come minimo, falegname soprafino e, forse, senza esagerare, "mastro d'ascia"; passione e manualità trasmesse geneticamente al figlio, grazie anche alla fortuna di ritrovarsi accanto una moglie con le stesse caratteristiche - rare qualità difficilmente riscontrabili nella complicata fauna femminile - un mix fondamentale, coadiuvato da una saggia serenità che gli si legge nello sguardo (a riprova che gli occhi sono lo specchio dell'anima) per la realizzazione di un progetto che i più superficiali "modaioli" definirebbero irrealizzabile. Mario scova un vecchio Motorsailer in quercia e mogano, derivato da una scialuppa di salvataggio inglese degli anni '30, opportunamente allungata ed adattata dal cantiere Azzurro: la vetustà e gli innumerevoli proprietari hanno influito negativamente nelle opere in legno e nell'impiantistica, non impedendo però alla "Vecchia Signora" di recarsi sino a Panama. Dopo averla fatta periziare dall'ing. Cobau (uno tra i migliori periti nautici), Mario si è fatto consigliare sul come eseguire gli interventi di ripristino ed ha iniziato la sua opera, cominciando a smantellarla, ridisegnando tutti i pezzi che andavano sostituiti, sabbiando internamente il fasciame e impregnandolo poi con resina epossidica, provvedendo alla riparazione e ricostruzione delle costole e dei dormienti rovinati, ricostruendoli in lamellare ed incollandoli, sempre, con resina epossidica, rifacendo il pozzetto ed i gavoni di poppa con traversi ed ordinate in mogano massello, assicurati da incastri, bulloni inox, resinati ed addizionati con microfiller. Finezze d'altri tempi le ha adottate nei corsi superio-

ri, sostituiti e rivettati con chiodi di rame a vista (ribattuti all'interno con rondelle di rame) e viti di ottone incassate nel bottazzo per la tenuta in forma durante l'essiccazione della resina epossidica di incollaggio.

Il lavoro è proseguito con resinatura epossidica e microsferi nel vano motore, tanto da farlo sembrare un vassoio, insonorizzandolo poi con fogli di piombo e spugna fonoassorbente e provvedendo al montaggio (a prua) di una staffa inox che collega il paramezzale con la landa sul ponte dove agganciare lo strallo di trinchetta.

Uguale cura è stata destinata agli interni completamente rifatti in compensato marino e mogano massello, poi rifiniti con vernice tipo Eggshell ed il pagliolato che si presenta in doghe di mogano e listelli di ramino - quando si scende sottocoperta sembra di entrare in una pipa...!).

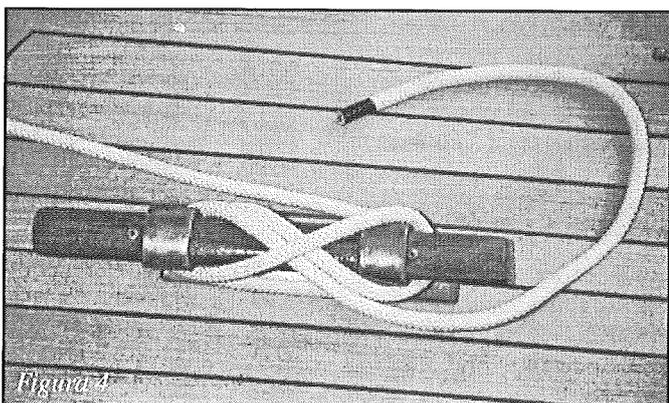
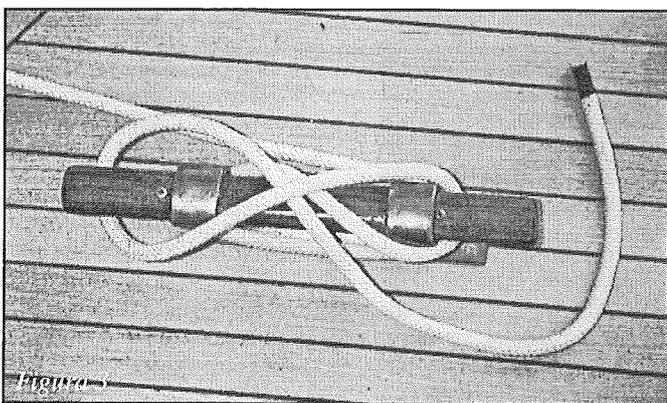
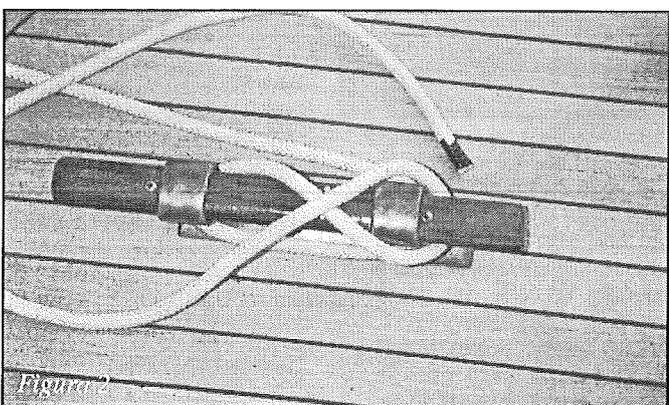
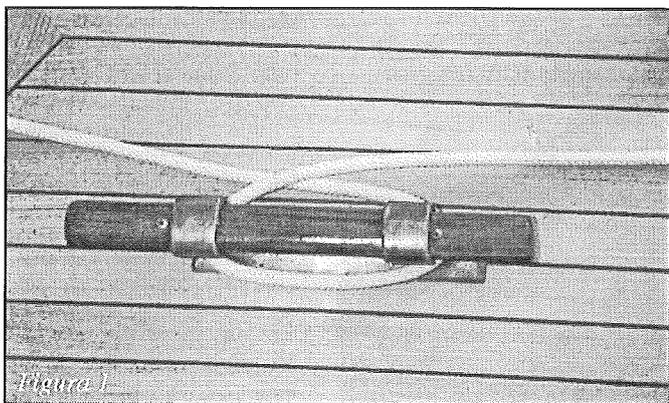
Vista la qualifica professionale di Mario mi sembra superfluo descrivere con quanta cura e perizia sia stato rifatto tutto l'impianto elettrico. Auguri, Mario, Marinaio completo, buon vento, "Trilly", figlia del Mare.



Motor Sailer "Trilly"
LFT 9,80 mt. larg. 2,88 mt.
EBD Fiat Carraro 50 cv.
Sup. Velica 96 mq2 (randa+fiocco)

di Maurizio Melappioni

Il nodo sulla bitta



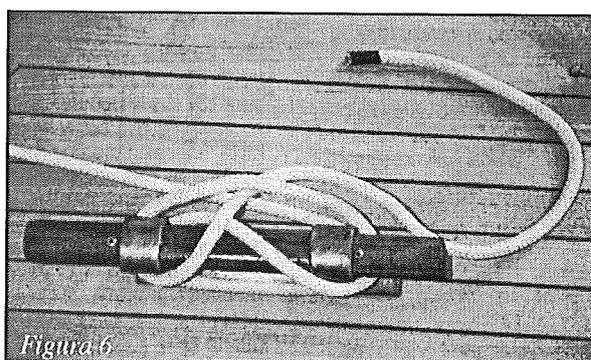
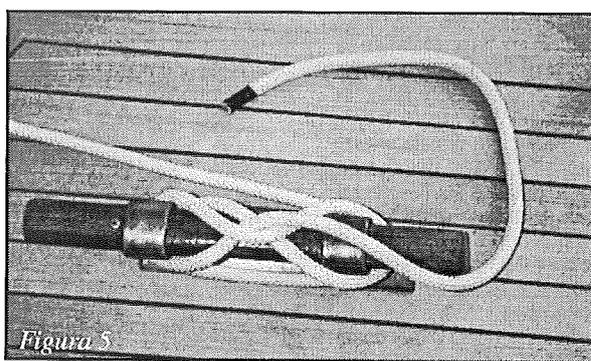
Per fissare la cima alla bitta o alla galloccia in coperta si deve seguire la procedura illustrata nella sequenza di Figura 1: dopo aver tesato la cima, le si fa fare un intero giro attorno alla base (questo, come già detto, è sufficiente per reggere senza sforzo anche una tensione notevole), poi si dà volta incrociando e strozzando con un mezzo collo, cioè facendo fare al cavo un giro su stesso.

Poi si fa passare di nuovo la cima sotto la parte opposta della bitta e si completa con un secondo mezzo collo incrociato.

Da notare che entrambi i mezzi colli debbono trovarsi dallo stesso lato della galloccia, cioè sempre dalla parte opposta a quella in cui vi trovate: solo in questo modo si può effettuare con forza la trazione sulla cima per fare strozzare i mezzi colli a sufficienza.

Non è un errore grave, ma sicuramente non è il massimo della resa, vedere i due mezzi colli incrociati uno opposto immediatamente all'altro.

Occorre fare attenzione che spesso, per fretta o inesperienza, viene eseguita la legatura riportata in Figura 5: questa è invece assolutamente sbagliata perché tende velocemente ad allentarsi (Figura 6), compromettendo la bontà dell'ormeggio.



Un nodo sulla bitta sbagliato

di Giuseppe Lappa

Assemblea straordinaria dei soci del 26/06/98

-Modifiche statutarie approvate-

Pur riservandoci di ritornare su tale argomento con tutti i necessari approfondimenti nel prossimo numero, richiamiamo all'attenzione il decreto legislativo 4/12/97 n.460 sulla disciplina degli enti non commerciali, alla cui categoria la nostra Associazione appartiene.

Come è noto tale provvedimento enuncia le modifiche da apportare negli statuti di tali enti per consentire loro di non subire il regime fiscale di imposizione diretta ed indiretta e mantenere l'attuale "status" che comporta benefici non indifferenti, fra cui spicca la non assoggettabilità all'imposta sul valore aggiunto (I.V.A.).

L'aver approvato tali modifiche, sulle quali, come detto, ci soffermeremo più ampiamente, ci consente, quale effetto che interessa da vicino i nostri soci assegnatari di posto barca, di non applicare il 20% di I.V.A. sulle somme dovute a titolo di ormeggio.

Ecco i punti salienti oggetto di modifiche dello Statuto approvate nel corso dell'Assemblea:

- divieto di distribuire anche in modo indiretto, utili o avanzi di gestione nonché fondi, riserve o capitale durante la vita dell'associazione, salvo che la destinazione o la distribuzione non siano imposte dalla legge.
- obbligo di devolvere il patrimonio dell'ente, in caso di suo scioglimento per qualunque causa, ad altra associazione con finalità analoghe o a fini di pubblica utilità, e salvo diversa destinazione imposta dalla legge.
- disciplina uniforme del rapporto associativo e delle modalità associative volte a garantire l'effettività del rapporto medesimo, escludendo espressamente la temporaneità della partecipazione alla vita associativa e prevedendo per gli associati o partecipanti maggiori d'età il diritto di voto per l'approvazione e le modificazioni dello statuto e dei regolamenti e per la nomina degli organi direttivi dell'associazione.
- obbligo di redigere e di approvare annualmente un rendiconto economico e finanziario secondo le disposizioni statutarie.
- eleggibilità libera degli organi amministrativi, principio del voto singolo di cui all'articolo 2532, secondo comma del codice civile, sovranità dell'assemblea dei soci, associati o partecipanti e i criteri di loro ammissione ed esclusione, criteri e idonee forme di pubblicità delle convocazioni assembleari, delle relative deliberazioni, dei bilanci o rendiconti.
- intrasmissibilità della quota o contributo associativo ad eccezione dei trasferimenti a causa di morte e non rivalutabilità della stessa.

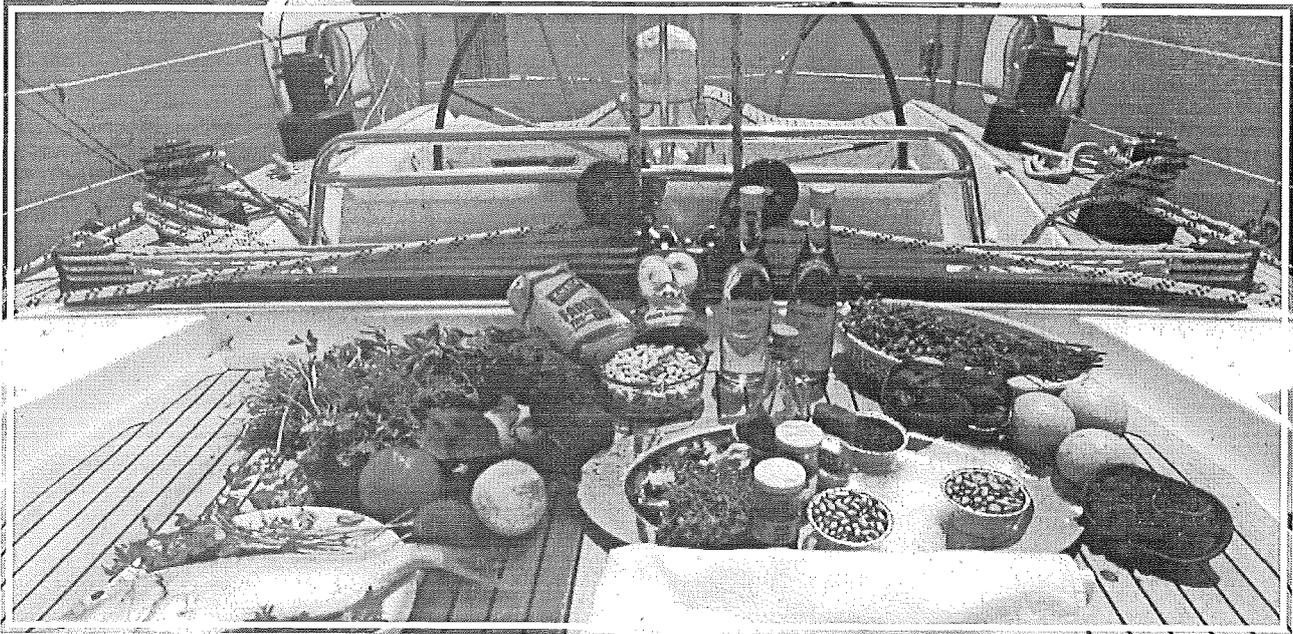
COME INSTALLARE IL RIFLETTORE RADAR
La maggior parte dei riflettori radar economici oggi in commercio è provvista di sistemi di attacco errati. È di importanza fondamentale infatti che nessuna superficie del riflettore sia sul piano orizzontale o verticale, come si può rilevare dalla curva di riflessione.

Corretto Errato

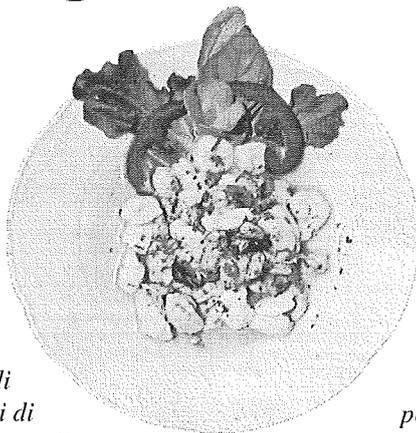
Altro sistema più semplice per orientarlo correttamente.

CURVE DI RIFLESSIONE
A = superficie piana. B = orientamento corretto. C = orientamento errato

di Maurizio Melappioni



Segreto di mare



Ingredienti
persone:

vongole
grammi di
300 grammi di
grammi di

uno spicchio d'aglio, un
pepe bianco, 4 cucchiaini di olio di oliva, prezzemolo, basilico e
mezzo litro circa di acqua salata (un cucchiaino di sale).

per quattro
un chilo di
veraci, 500
gamberetti,
pescatrice, 300
pomodoretto freschi,

peperoncino, un pizzico di

Esecuzione: sgusciare le vongole crude e lavarle molto bene in acqua salata; pulire i gamberetti e passarli in acqua salata, tagliare a dadini la pescatrice. Sulla lampada a fuoco vivo, mettere la padella con olio, peperoncino e aglio interamente schiacciato, che deve essere asportato appena è imbriondito. Versare in ordine, la pescatrice e le vongole, far saltare per tre minuti prima di aggiungere i gamberetti che devono cuocere per altri tre minuti. Togliere dal fuoco e con un mestolo forato scolare dal sugo, le vongole, la pescatrice e i gamberetti e disporli in un piatto di portata al caldo. Sempre con la fiamma viva, la padella sul fornello, spruzzare con il vino bianco il sughetto aggiungendo pepe, basilico, prezzemolo e mentre si ritira un poco, versare metà dei pomodori in polpa; quando la salsa si sarà rappresa, aggiungere l'altra metà dei pomodori cuocendo il tutto per due minuti. Si versa sui gamberetti, pescatrice e vongole ben caldi.

Polpi alla Iericina

(per quattro porzioni):

un chilo di polpetti, sei patate, quattro pomodori maturi, un bicchiere di vino bianco, mezzo bicchiere di olio di oliva, una costa di sedano, una cipolla di media grandezza, una carota, uno spicchio d'aglio, peperoncino, sale.

In un tegame preferibilmente di coccio, piuttosto profondo, versare l'olio, i polpi puliti e lavati interi, l'aglio a pezzetti, la cipolla tritata, le patate sbucciate, intere, un pò di prezzemolo, la carota a fettine, i pomodori spellati a pezzi grossolani, sale, peperoncino e il vino abbondante. Coprire il tegame con carta stagnola ermeticamente chiusa, poggiare un coperchio con un peso sopra. Mettere sul fornello e fra cuocere adagio a fiamma bassa per almeno un'ora. E' consigliabile a mezza cottura controllare se il liquido si è troppo asciugato e necessita di un'aggiunta di acqua; comunque, prima di togliere dal fuoco, accertarsi con una forchetta che i polpi siano cotti. Questo piatto, veramente gradevole al palato per l'intensità del sapore, costituiva un piatto unico e veniva accompagnato da un vinello rosso molto giovane che aiutava la digestione. Veniva messo in pratica un antico proverbio: "Pane di un giorno, vino di un anno".

...questa è una pagina dedicata a te.

*L'Assonautica
è una
associazione
che opera
per la
concreta
attuazione
della
politica di
promozione
del turismo e
della nautica
da diporto*

