

# Newsletter Assonautica Ancona

Periodico di informazione  
Anno 15 - Numero 44  
luglio 2012



Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abb. postale - 70% - DCB Ancona



**Crociera scuola in Grecia**  
**Novità sul porto**

**Fotografare una regata**  
**Corrosione galvanica**



**KM SICURI**  
Polizza Veicoli a Motore

LA POLIZZA CHE TI FA PAGARE  
IN BASE AI KM PERCORSI,  
NON UN METRO DI PIÙ.

**Unipol**  
ASSICURAZIONI

Unipol  
GRUPPO

Per informazioni: **GIORGIO PESARESI**  
Ancona, Via XXIX Settembre, 2

Messaggio pubblicitario. Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo da richiedere in agenzia e consultabile sul sito [www.unipolassicurazioni.it](http://www.unipolassicurazioni.it)



**NAUTICA  
MONTECRISTO**

RIMESSAGGIO  
MANUTENZIONI  
AREA BRICO  
BOX INTERNI X DEPOSITO ATTREZZATURE DI  
BORDO  
POLIZZE ASSICURATIVE  
RINNOVO ANNOTAZIONI SICUREZZA  
CROAZIA CHARTER CON BENETEAU OCEANIS 440

e-mail: [nauticamontecristo@libero.it](mailto:nauticamontecristo@libero.it)  
mob 3454788101 Renato Rossini  
SEDE OPERATIVA VIA MATTEI 42 - ANCONA



# Editoriale

di Gianfranco Iacobone

**E**così tutti i tasselli del mosaico che dovrà governare Marina Dorica per i prossimi tre anni sono andati al loro posto. Tutti meno uno, vedremo quale.

Noto tra i nostri Soci poca attenzione alla "governance" del Consorzio Vanvitelli e di Marina Dorica, e mi sembra un atteggiamento sbagliato. È vero che altri sono i problemi di oggi, però se poi il porto non funziona è inutile indignarsi, se non si sta attenti prima a come si forma la catena delle responsabilità. La catena comincia, per i diportisti di Ancona, dalle elezioni dei Direttivi e dei Presidenti dei Circoli. Questi poi determinano la composizione del Consorzio Vanvitelli, che per larga parte determina il Consiglio di Amministrazione di Marina Dorica, e vigila sul suo operato. Non date per scontato che questo percorso sia normale: nessun Marina in Italia è governato così; di solito una Società esterna è titolare della concessione, e amministra il porto in totale autonomia rispetto agli utenti. Questo privilegio di noi anconetani è ormai diventato abitudine, è dato per scontato e, come per la democrazia, non viene valorizzato ed esercitato. Salvo poi arrabbiarsi se il proprio particolare problema non viene risolto, o il proprio interesse viene a porsi in contrasto con l'interesse degli altri utenti.

Cominciamo dal **Consorzio Vanvitelli**; il nostro Paolo Manarini ha concluso la sua presidenza portando a conclusione due importanti operazioni: l'aumento di capitale della Società e una revisione dello statuto. Con la prima i Circoli hanno "stabilizzato" i loro conferimenti del 1999 legandoli alla Società in modo irreversibile (prima erano, in parte importante, finanziamenti in attesa di restituzione). La Società ne esce rafforzata, in vista del previsto aumento di capitale di Marina Dorica. La seconda operazione ha adeguato lo statuto (che era nato prima che si realizzasse il Marina) e lo ha reso funzionale alla situazione attuale. Il rinnovo dei quindici membri del CdA del Consorzio, tra i quali il Presidente, è stato deliberato all'unanimità tra i Circoli, e vede Silverio Dorsi (AYC) alla presidenza. Sempre per l'AYC sono entrati Ennio Molinelli, Alberto Rossi e Carlo Mancini. Per l'Assonautica Iacobone, Barigelletti e Manarini. Per la Stamura Pauri e Flaminio. Per la LNI Basti e Casaccia. E poi Scolpati (ADM), Maceratesi (DLF), Di Cosmo (Bolina) e Igino Ferri (APS), che è stato anche nominato Vice-Presidente. Tutti i Circoli sono rappresentati, in proporzione alle loro quote. Tutti i Presidenti di Circolo (tranne la Stamura) sono rientrati in Consorzio, e questo è un segnale importante perché implica la volontà di fare del Consorzio un reale punto di sintesi, di proposta e di controllo nei confronti di Marina Dorica. Per favorire questo collegamento tra le due società si è anche voluto che almeno due Consiglieri di Marina Dorica (Rossi e Barigelletti) fossero anche Consiglieri del Consorzio. In passato questa coincidenza di cariche (che era stata molto praticata) era stata criticata, fino ad arrivare ad una completa separazione. Ma è stato un errore, che ha portato ad uno scollamento tra le due società. Ora abbiamo rimediato, e contiamo che il maggiore coinvolgimento del Consorzio porti risultati.

**Marina Dorica** ha approvato il suo bilancio (con un utile di 83.800 euro, che ripiana in parte perdite pregresse) e concluso il ciclo triennale del suo CdA, che è andato anch'esso a rinnovo. Il Consorzio deve esprimere quattro componenti su sette (uno Nautiservice e due il Comune, tra i quali il presidente). All'unanimità sono stati indicati Alberto Rossi (che proviene dall'AYC), Roberto Romagnoli (LNI) e Michele Pietrucci (Stamura) e a maggioranza Flavio Barigelletti per Assonautica. Due commenti: il primo è che a prescindere dal Circolo di appartenenza queste persone sono nominate



Grecia 2012: l'equipaggio "bianco" fissa la cima a terra

Aspettiamo una vostra foto per il prossimo numero del giornale

n° 44

Editoriale	3
Il punto sul porto	5
Una gita scolastica particolare	7
Crociera - scuola	8
Vela con i ragazzi Bielorusi	12
Nazionale Europa	13
Conerissimo	14
La regata di primavera	15
Corso sulla corrosione	16
Fotografare una regata	17
Lavori in barca fai da te	19
Come ormeggiare	21
Notizie	22

**Assonautica Provinciale di Ancona**

Sede legale:  
60123 Ancona, Piazza XXIV Maggio n. 1,

Base nautica e segreteria:  
60125 Ancona, via Giancarlo Mascino, 3/h  
tel. e fax 071/20.74.731 - cell. 340/1422005

**Newsletter assonautica**

Editore: FRUITS S.r.l.  
Periodicità: trimestrale  
Aut. Tribunale n. 8 del 25/2/1985  
Direttore responsabile:  
**Giovanni Maggi**  
Redazione  
**G. Iacobone, F. Profili, C. Polacco**  
Amministrazione pubblicità:  
**Segreteria Assonautica**  
**info@assonautica.an.it**  
**www.assonautica.an.it**

Luogo e data pubblicazione:  
Ancona, luglio 2012

Impaginazione e stampa:  
Anibaldi Grafiche srl (An)

Stampato in 800 copie

**Newsletter assonautica**

questo periodico lo potete sfogliare anche su Internet all'interno del nostro sito



*Area gommoni durante i lavori*

dal Consorzio e lo rappresentano per intero; anche se oggi provengono dai quattro Circoli maggiori nulla impedisce che possano provenire anche dagli altri tre, cosa in passato avvenuta e che può ripetersi in futuro. Il secondo riguarda il nostro candidato: non voglio nascondere che la sua nomina è stata contrastata. Per noi era giusto sostenerlo, perché aveva lavorato bene e ci dava garanzie di lavorare bene e disinteressatamente in futuro, e di mettere la sua competenza legale al servizio di Marina Dorica. Il nostro non era un sostegno per il nostro interesse, ma per quello di Marina Dorica. Alcuni hanno condiviso questa valutazione, e l'hanno appoggiata col voto favorevole o con l'astensione, e li ringraziamo. Speriamo che chi non è stato convinto oggi si possa convincere più avanti. Comunque la mancanza di unanimità, quando si tratta di scelte importanti, non è un dramma: è normale esercizio della democrazia. Il Consiglio è completato da Sandro Cagnoni per Nautiservice. Il Comune di Ancona non è stato in grado di presentare i suoi candidati alla Assemblea dei Soci, per cui opportunamente Dorsi, che rappresentava il Socio di maggioranza, ha proposto la rinomina di Virgilio Rossi e di Enrico Giampieretti, già Consigliere e Presidente per indicazione del Comune. Si tratta di nomine effettive, accettate dal Comune, per cui se in futuro il Comune prenderà una decisione diversa potrebbe accadere che si "auspichino" dimissioni per avvicendamento. Insomma, la componente pubblica è un po' in affanno, specchio dei problemi dell'Amministrazione Comunale, ma essendo già ben inserita in Marina Dorica potrà comunque essere operativa. Nel complesso il nuovo CdA presenta professionalità di valore e, credo, potrà operare concordemente e al meglio.

I **problemi** che hanno davanti i nuovi CdA del Consorzio e di Marina Dorica sono importanti: l'aumento di capitale di Marina Dorica, il Mondiale ORC 2013 (che deve riuscire bene e non costare agli utenti di Marina Dorica), lo sviluppo di nuovi ormeggi nella darsena est (che, anche questi, devono portare nuove risorse a Marina Dorica, e non costi), la realizzazione di posti barca per il transito, l'acquisizione dell'immobile ex-Perticaroli e la sua utilizzazione, i dragaggi, l'assetto definitivo dell'area carenaggi, solo per citare i maggiori. Fortunatamente almeno un problema si è intanto risolto: i gommoni sono ottimamente sistemati, e questo servizio comincerà ad essere una risorsa piuttosto che un costo e un problema; con qualche accortezza e tante barriere verdi non sarà nemmeno una soluzione sgradevole da vedere.

Una buona estate nautica a tutti.

WWW.COLORWORKS-SRL.IT

**ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZATO**

ANCONA VIA BARILATTI,35 TEL 071 893241 SENIGALLIA CENTRO COM. LE SALINE TEL 071 7928913

Veleria **South Sails** snc  
di Morelli Silvana & Zanzani Roberto  
V.le dell'industria, 3 - 47100 Forlì - Italy  
**Tel. 0543 723234 - Fax 0543 725835**

P. iva 01287480402  
Reg. Imp. N° 9535/1996 Forlì - Cesena

# Il punto sul porto

di G. I.

**S**cegliamo le questioni più attuali su Marina Dorica per vedere quale è lo stato delle cose e quali sono i progetti.

La novità che salta agli occhi è la nuova **area gommoni**. Mentre andiamo in stampa è stata appena attivata, con pochissimo ritardo rispetto alle previsioni. Ora si dovrà provvedere al “contorno” (recinzione, cancelli, barriere verdi, opere a mare per favorire l'accosto) ma l'essenziale era essere operativi al più presto. Quest'opera mette fine a una storia infinita, e per fortuna si è trovata la capacità di decidere per una soluzione funzionale e definitiva. Però è importante che gli interessati sappiano che la cosa non riguarda solo loro, ma tutti gli utenti di Marina Dorica. Comincio dalla cosa più visibile: il decoro. Se nel vecchio piazzale si poteva lasciar correre su qualche “pecionata”, ora qui siamo sotto gli occhi di tutti, per cui teloni strappati, oggetti abbandonati o non autorizzati, barche in stato di abbandono non ci potranno più essere, come non ci possono essere sui pontili. Ma veniamo alla cosa più delicata, il traffico: sono state date specifiche indicazioni, ma qui devo rivolgermi anche ai diportisti “a mare”. Le re-

gole di navigazione valgono per tutti, e ora con 260 barche in più dentro il bacino devono essere osservate con più attenzione. Credo che i problemi si porranno solo nei fine settimana d'estate, ma stiamo attenti: limite di tre nodi, tenere la destra, non uscire dai canali laterali senza guardare chi passa nel canale principale, non iniziare la manovra di uscita dal posto barca se c'è chi arriva lungo il canale, tenere conto (da parte dei gommoni) che le barche grandi non manovrano come loro, specie se c'è vento, e devono allargarsi (andando un po' anche contromano) per entrare e uscire dal posto. La bocca del porto in certi momenti sarà un'autostrada: dobbiamo metterci in corsia, non sorpassare e tenere una velocità media di tre nodi senza affaccendarci a tirare su rande, tendalini o fare altre cose, zigzagando. Potrei continuare, ma siamo tutti più o meno marinai, il buon senso e l'attenzione valgono più delle regole, e ora dobbiamo usarne dosi maggiori di prima.

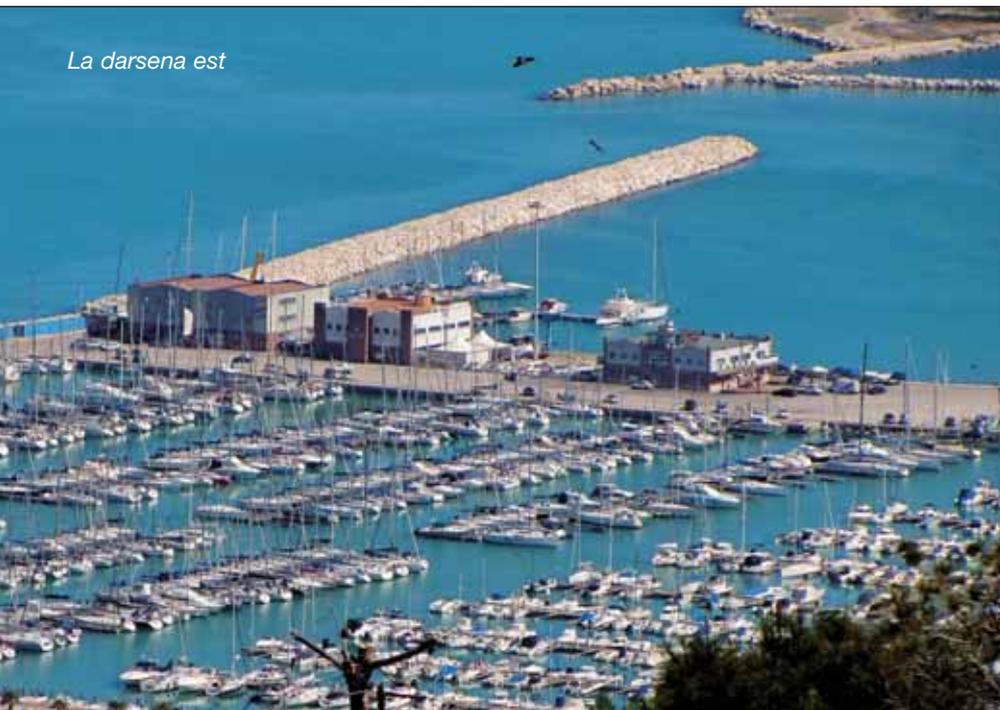
Il **pescaggio** comincia ad essere un problema anche per noi, dopo dodici anni di fortuna. Non riguarda il bacino, tranne alcuni posti della serie N (lungo la diga ester-

na) che hanno dei “soffioni” di sabbia che passano sotto la scogliera, bensì l'imboccatura. Qui, per lo stesso fenomeno che ha portato all'abbandono della darsena gommoni, c'è un avanzamento a falce della sabbia, portata dalla corrente dominante che viene lungo costa da NW. La “falce” ora lambisce l'imboccatura, per cui la situazione non potrà che peggiorare. Tutti i porti adriatici hanno questo problema, peggio di noi, ma non è una consolazione. Attualmente siamo a 2,5 metri a medio mare tra il pennello esterno e l'imboccatura, per cui ci sono già alcune barche a vela che passano solo con alta marea. Per il Mondiale 2013 saranno molte le barche che allo stato attuale non potranno passare, cosa della quale parlerò più avanti. Gli insabbiamenti si risolvono con i dragaggi, ma i materiali sono sempre più difficili da smaltire se presentano difformità anche minime rispetto alla purezza. Se le norme attuali in vigore siano giuste o auto-lesive e se siano applicate con la giusta dose di rigore non sta a me dirlo, ma queste sono. Per cui Marina Dorica non può che fare domande di autorizzazione al dragaggio, pagare

le analisi, sperare in buoni risultati (quelli che permettono di spostare la sabbia fuori del porto, nel posto da cui è venuta) e se i risultati non sono ottimali trasportare il materiale a 200-300 chilometri di distanza, dove c'è una “vasca di colmata” funzionante. Vasche che sono costosissime da fare, valgono oro, per cui le Regioni che le fanno hanno già i conferimenti prenotati sul loro territorio. I costi di trasporto a distanza del materiale (con camion stagni) e



La darsena est



cose richiedono.

E veniamo al Mondiale ORC 2013 e allo sviluppo di Marina Dorica verso la **darsena Est**. Non potendo crescere ad Ovest, data la frana (o meglio la "frana" di documenti tecnici ambigui) l'interesse si è spostato ad est, dove esiste già una darsena con fondale di 5 metri che non si insabbia (già, anche la vecchia darsena dove stavamo prima era a 4 metri fissi e non si insabbiava, ci si poteva almeno fare il porto peschereccio, ma forse così era troppo facile...). L'interesse per quest'area, come è ovvio, c'è anche nei Cantieri (CNR e ISA) che lì lavorano, per cui Marina Dorica ha chiesto e ottenuto la concessione per la fascia di mare a ridosso della diga esterna, con l'idea di valorizzare quello specchio d'acqua che comunque ha come unico accesso da terra Marina Dorica. Oltre a questo aspetto, Marina Dorica ha tre esigenze: predisporre ormeggi per il Mondiale 2013, su fondali elevati; aumentare la sua dotazione di posti barca per il transito, per adeguarsi alle normative; realizzare un certo numero di ormeggi per navi da diporto (oltre 24 metri) che troverebbero nei Cantieri tutta l'assistenza per lavori e refittings e darebbero una ricaduta economica di grande rilievo per Marina Dorica e quindi per tutti i suoi soci e utenti. Considerati questi aspetti il Consorzio Vanvitelli (che come socio di maggioranza ha pieno titolo per esprimersi su questioni strategiche) ha dato parere favorevole ad andare avanti con la progettazione e la realizzazione, nell'ambito di una previsione di spesa che è stata ritenuta di ragionevole sicurezza. I nostri Amministratori in Marina Dorica terranno aggiornato il Consorzio sugli sviluppi, che verranno seguiti con attenzione.

stoccaggio sono esorbitanti. La nuova vasca di Ancona dovrebbe essere pronta nel 2014 (ed è già quasi piena di... prenotazioni da tutte le Marche). Per cui l'insabbiamento va prevenuto, a lungo termine. Noi abbiamo un porto incompiuto, per cui l'attuale bocca è provvisoria; non doveva essere così ma è così perché si attendeva la seconda darsena. Quella che non si farà. Per questo il Consorzio Vanvitelli nell'ultima seduta ha invitato MD a dare incarico a tecnici qualificati perché si cominci a studiare una modifica dell'accesso al porto che prevenga gli insabbiamenti. Meglio cominciare a muoversi, dati i tempi che queste

CONTO

ON LINE

**BANCA DI ANCONA**  
CREDITO COOPERATIVO  
Fondata nel 1901

**METANO ANCONA s.r.l.**

LPG AND NGV SYSTEMS

# Una gita scolastica particolare

La gita scolastica deve essere divertente ma anche formativa? Bene, questa volta l'Istituto Cuppari di Jesi ha pensato che invece di monumenti lontani si poteva utilizzare una risorsa vicina: il mare. E noi ci siamo prestati volentieri, per una giornata di iniziazione alla vela. Il 21 aprile una ventina di ragazzi di 16 anni, con alcuni Insegnanti, sono arrivati in Marina Dorica e dopo una chiacchierata sulla vela e il mare, e su come si sta in barca, sono partiti con i magnifici sette: Australia di Balducci, Serenissima di Regini, Shorty di Sciaratta, Corallo di Mastantuono (mente dell'evento), Laura di Gasparoni (Nando), Sunny Side di Galassi (il nostro Web Master) e naturalmente Hirondele. Giornata serena e ventosa, molto più delle previsioni. Dicevamo "andrà a calà, non sbagliano mai..."; invece qualche



volta sbagliano, per cui 15 e anche 20 nodi di libeccio non ce li ha tolti nessuno. I ragazzi? Qualche "cagnolo", qualche rientro sanitario, qualche faccia un po' spaurita, ma anche tanto divertimento. Arrivati quasi al Trave e poi, a fatica, ritor-

nati, attacco ai panini e ai dolci e fine della giornata. Secondo noi qualcuno sarà rimasto bene impressionato dalla vela, e per chi invece no...sono giovani, forse ci ripenseranno. Il mare è fatto così, mica solo sole e ombrellone!

Su Hirondele



# Crociera - scuola nelle isole della Grecia Ionica (22 Giugno - 1° Luglio 2012)

di Giulio Canalini

Dopo la bella e divertente esperienza dell'anno scorso, partecipo alla nuova crociera nelle isole del mar Ionio che l'Assonautica ha organizzato anche quest'anno.

Come al solito, alla partenza ci troviamo alla Marina Dorica. Quest'anno il gruppo di "studenti" è più ampio e ci saranno due equipaggi: uno, con skipper il commodoro Augusto, denominato barca azzurra in onore della squadra del Napoli, e l'altro, con skipper Aldo e Gianfranco, denominato barca bianca. Con due barche ci sarà la possibilità di sfidarci in regate (o pseudo talli). Faccio parte dell'equipaggio della barca bianca, composta da partecipanti alle scorse edizioni e che quindi si conoscono bene. La novità è Sara, giovane proveniente da precedenti corsi in Assonautica. Provvederà ad abbassare l'età media. Lo skipper è Aldo, ben conosciuto per le sue urla quali *'ndo vai oooohhhh!* C'è Gianfranco, presidente dell'Assonautica e noto cardiocirurgo, che gode della gratitudine della mia famiglia per aver operato con successo mio fratello quando è stato colpito da infarto. Ci sono Andrea e Bruno, conosciuti nella crociera del 2010 e che

ora formano una coppia molto affiatata da ricordare il Gatto e la Volpe di collodiana memoria. Luciano, Giuseppe e Manuela completano la barca bianca. L'equipaggio della barca azzurra comprende oltre Augusto e Fiorella, Anna Rita che viene da Perugia, Alessandra da Como, Claudio, Gianluca e Giuliano, esperti di mare e presenti nelle manifestazioni a Marina Dorica, ed il giovane vegetariano Tao. Si parte intorno alle diciannove con arrivo a Igoumenitsa nel primo pomeriggio. Sul traghetto ci si trova nelle sale comuni per conoscere i nuovi arrivati. In poco tempo si raggiunge l'affiatamento tanto che è difficile parlare di due gruppi: in realtà si è costituito un gruppo più esteso del solito. Dopo la cena i più giovani si esibiscono in discoteca con la musica scelta dal disc-jockey della compagnia di navigazione.

All'arrivo, completate le operazioni di sbarco, si parte in direzione di Lefkas per il ritiro della barca. Si cena a bordo, con Luciano che prepara un sugo all'arrabbiata e poi si parte per la traversata in notturna del canale fino a raggiungere Ayos Nikolaos nell'isola di Zante. La navigazione in notturna è la novità di quest'anno e rappresenta un



altro tassello della crociera-scuola. Si fanno turni in modo da essere presenti almeno in due nel pozzetto. La notte è limpida e senza luna, per cui si gode di un cielo stellato luminoso e palpitante, incredibile per chi è abituato a vivere in città. Mi ha dato le stesse sensazioni provate nei deserti della Nigeria e del Rajsthan. Al mattino si arriva ad Ayos Nikolaos e, dopo aver ormeggiato, si procede ad una colazione "alla spicciolata". I turni notturni hanno lasciato il segno ed oggi la giornata è a disposizione per riposarsi e prepararsi alla partita serale che vede l'Italia affrontare l'Inghilterra. Una ricerca importante è quella di trovare un ristorante con televisore disponibile. La sera ci troviamo vicino ad un tavolo di turisti inglesi, e quando nel primo quarto d'ora Buffon respinge a mano aperta, come fa nella pubblicità dell'acqua minerale, un tiro a colpo sicuro di un attaccante inglese, si capisce che la partita potrà avere

Barca bianca



A Parga



un esito positivo. Ed infatti si arriva ai rigori, con l'irridente cucchiaio di Pirlo e la parata di Buffon ad aprirci la strada alle semifinali. Gli inglesi si sono eclissati alla chetichella... Il mattino seguente si parte per la circumnavigazione dell'isola di Zante. E' una navigazione che ci permette di visitare le Blue Cave e soprattutto di sostare alla Wreck Bay, fantastica baia di acqua turchese che più turchese non si può. Sulla bianca spiaggia giace il relitto di una nave da carico, per cui è conosciuta anche come la baia del relitto. Le montagne la circondano con pareti verticali di un chiarore abbagliante e con stratificazioni che testimoniano tutta la storia passata. Il bagno in queste acque è obbligatorio. Si fa poi rotta verso Zante con arrivo in serata. Durante il trasferimento si apprezzano i miglioramenti di Manuela nel manovrare la barca. Rispetto all'anno scorso ha acquisito competenza e sicurezza, è diventata una velista completa. Anche Sara, che vediamo all'opera per la prima volta, si dimostra abile e competente. Gli insegnamenti appresi nei corsi all'Assonautica

sono stati ben assimilati.

L'arrivo a Zante riporta alla mente Ugo Foscolo: "Zacinto mia, che te specchi nell'onde / del greco mar da cui vergine nacque / Venere, e fea quelle isole feconde / col suo primo sorriso...."

Il giorno seguente si va a Poros. La traversata è impegnativa, con vento forte. Prima di partire Aldo ha comperato gamberi, scampi e pannocchie per fare il sugo per un'ottima pastasciutta. La sera, un giro per un gelato ci fa scoprire uno scoglio che, grazie ad un'adeguata illuminazione, assomiglia ad una testa di ciclope, a guardia della spiaggia e della passeggiata a mare.

Il mattino, approfittando di condizioni favorevoli, iniziamo con un'esercitazione di ormeggio. A turno eseguiamo tutto quello che si deve fare quando si arriva in un nuovo posto. E' un'esercitazione interessante e serve anche per memorizzare i tempi d'ormeggio. Finita la lezione ci dirigiamo, su suggerimento di Sara, verso Andisamos, splendida baia dove facciamo un ricco bagno. In questa baia è stato girato il film "Il mandolino del cap.

Corelli" con Nicolas Cage, e vendendola si capisce perché è stata scelta. Le capre, in cerca di foglie con salgemma, si spingono su pareti a picco sul mare con un'abilità da provetti alpinisti. La giornata continua con una grande veleggiata. Il vento è costante sui 18 nodi e la coppia Andrea - Bruno ci fa divertire al timone di una barca che va veloce tutta sbandata su un lato. Arriviamo alla baia di Kalimia, sull'isola di Itaca, dove si ormeggia alla fonda. Questa sera è in programma una grigliata sulla spiaggia, tutti insieme. L'organizzazione è migliore rispetto all'anno scorso: le graticole sono più grandi e c'è la carbonella per fare la brace. Purtroppo ci sono forti raffiche di vento, che mancavano l'anno passato. I vini sono di grande qualità, come sempre, e servono per sostenere il divertimento. Luciano e Sara hanno portato vino di visciole fatto in casa, che è stato molto apprezzato con i cantuccini. Quello di Sara era stato preparato dalla nonna: a grande richiesta la si deve convocare in Assonautica per una lezione sulla preparazione. Prima di partire Aldo va a pesca con il fucile e ritorna con una cernia ed una mugella: a pranzo avremo pasta al sugo di pesce fresco! Ci dirigiamo verso One House Bay per il bagno ed il pranzo. Durante la navigazione Gianfranco ci fa una lezione sull'uso del GPS, strumento fondamentale per chi va per mare. Dopo pranzo si fa rotta verso Vathi: questa sera c'è Italia-Germania e dobbiamo trovare un ristorante con televisore! Durante la navigazione, con un buon vento, ingaggiamo una gara con la barca azzurra. Si va di pari passo, con Andrea al timone della barca bianca che è in lieve vantaggio. Proprio quando Augusto sta rimontando succede qualcosa di strano che lo fa precipitare in un buco di vento, perdendo così la "competizione". A terra ci dirà che si era distratto per parlare con il suo gruppo e non si era accorto del cambiamento. Anche questa è una lezione, ci dice che l'attenzione deve essere sempre massima, senza distrazioni. La sera è dedicata alla partita, che appartiene a Ballottelli. Dopo il secondo gol, quando si toglie la ma-

Barca azzurra



glia mostrando un fisico scultoreo, l'impetosa telecamera inquadra una tifosa tedesca che non riesce a trattenere le lacrime, forse pensando alla pancia flaccida e gonfia di birra del suo uomo. Quando poi, ad inizio secondo tempo, *sangigibuffon* alza sopra la traversa un tiro di punizione battuto magistralmente, anche Tao, che è di origine tedesca e sostiene la sua nazionale, ha capito che la partita era finita.

Al mattino si parte per far colazione e bagno nella baia di Skoinos e poi verso Nord per Kioni. All'una, con vento di maestrale a 10 nodi, la barca bianca si dirige verso il salto di Saffo a Lefkas, con bordeggio a vela. La decisione è stata ottima perché si è visto un panorama di spettacolare bellezza, con montagne dalle pareti ripide che sprofondano in mare e che mostrano le stratificazioni

geologiche di vario colore costituenti la loro storia. L'acqua è di un turchese simile a Wreck Bay. A pranzo mangiamo fusilli con sugo di melanzane. Andrea partecipa alla preparazione con molto interesse. Certo che se si sparge la voce in Assonautica che oltre al *savoir faire* e ad essere un ottimo velista, è anche uno chef, ci sarà la fila di giovani signore che vorranno partire con lui. Se poi chiama Bruno come co-skipper, la fila diventa una folla! Il ritorno verso Spatokori prosegue con lezioni di andatura al gran lasco e con vele a farfalla.

La sera ceniamo al ristorante, lo stesso dell'anno scorso: è l'ultima sera ed il menu prevede pesce, questa volta un eccellente sarago. Lo spumante portato dall'Italia serve per il brindisi finale.

E' l'ultimo giorno ed anticipiamo la sveglia: la barca deve essere restituita prima delle nove. Da Spartokori rientriamo a Lefkas e provvediamo alla restituzione senza problemi. Ci trasferiamo quindi a Parga: una parte di noi opta per giornata in spiaggia, un'altra per la visita alla fortezza veneziana ed alla città. Sono le ultime ore di una bella vacanza.

Pancia in dentro...



za. Sul traghetto di ritorno mangiamo le rimanenze della cambusa, apprezzando in particolare il capocollo portato da Anna Rita, che ricorda i sapori dell'infanzia quando gli insaccati si facevano in casa. Rileggendo quanto ho scritto mi è sorto un dubbio: si tratta di una crociera scuola di vela o di grande abbuffata?? In attesa di una risposta concludo che sia soprattutto scuola di vita, con qualcosa da apprendere a qualsiasi età.

*Commento redazionale:*

*Giulio è ormai un "veterano" dei nostri corsi, pacato, assiduo e sempre disponibile, insomma il compagno di barca che ognuno vorrebbe avere. Quindi il suo racconto è il punto di vista di un buono. Nel prossimo numero sentiremo Augusto, il Comodoro, che è meno indulgente e ci darà la sua versione.*

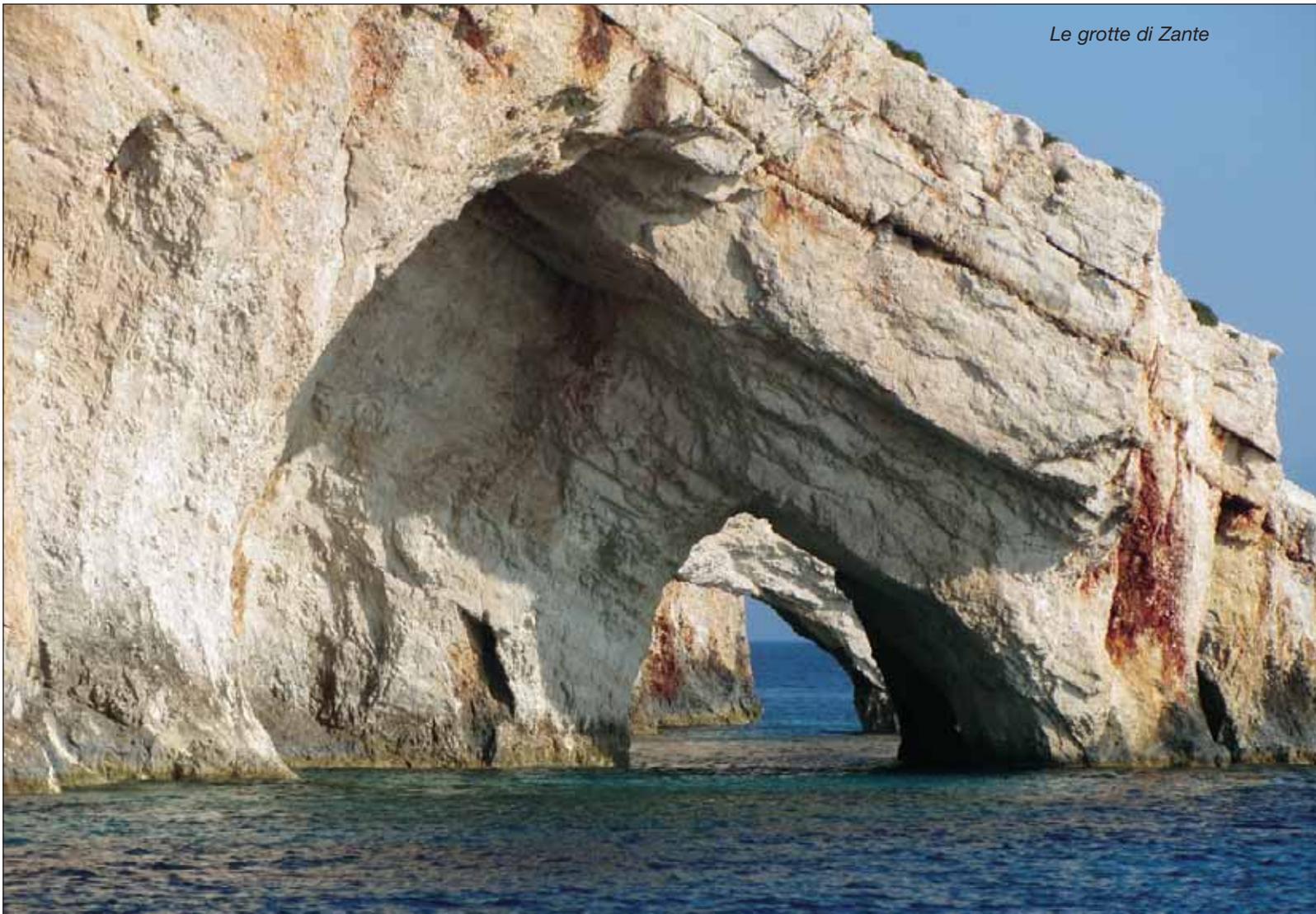
*Una anticipazione e una proposta venuta fuori dai partecipanti: perché non cambiare mare? L'idea per il prossimo anno è la Turchia (la costa di Marmaris, Fethiye e Bo-*



*Aldo pescatore*

*drum), con barca "Masters" per so-*  
*ci già esperti, e barca "scuola" per*

*chi deve ancora imparare. Aspet-*  
*tiamo commenti e suggerimenti.*



*Le grotte di Zante*



# Vela con i ragazzi Bielorussi

**A**nche quest'anno gli amici dell'Associazione Dilettanti ONLUS, che ospita d'estate i ragazzi bielorussi, ci hanno dato il pretesto per una "iniziazione" alla vela. Alcuni di questi ragazzi vivono molto distanti dal mare, e lo hanno visto per la prima volta. Un grazie ai soci che hanno messo a disposizione otto barche per una bella veleggiata, con 10 nodi di levante, lungo la costa del Passetto: Graziosi, Pasqualini, Guazzotti, Barigelletti, Scandali, Bucciarelli, Cesini e Moretti.



# Nazionale Europa 2012

di Augusto Abbate

I 14 e 15 aprile, nelle acque antistanti il Marina Dorica, si è svolta la regata nazionale della classe Europa organizzata dalla nostra ASD. E' il secondo anno che ospitiamo questo evento che apre, insieme alla *Luca's Days Meteor Cup*, la nostra stagione regatistica. Come l'anno scorso abbiamo accolto con vero piacere i giovani e capaci atleti di questa classe. Purtroppo le condizioni meteo in questa occasione non sono state delle più favorevoli. Il passaggio di una forte e veloce perturbazione meteorologica ha messo a dura prova, prima l'organizzazione e poi i regatanti. Questi, tutti giovani dai 15 ai 25 anni, sono scesi comunque tutti tranquillamente in mare presentandosi compatti alla linea di partenza del primo start. Contemporaneamente, barche tirate d'altura che si sarebbero dovute allenare per il concomitante inizio di un loro campionato, hanno rinunciato all'allenamento stesso per le avverse condizioni meteo. Si sono svolte quindi regolarmente tutte e sei le prove previste dal programma della nazionale, nelle due giornate della competizione. Devo personalmente ringraziare tutti i nostri soci che si sono prestati con piacere a dare una mano nell'organizzazione a terra e nell'assistenza in mare. Ringrazio particolarmente il Presidente del comitato di regata ing. Alessandro Turchetto, (è anche un valente regatante della classe Finn), che con notevole capacità ha condotto l'organizzazione in mare posizionando il campo di regata in modo che potesse reggere alle av-

verse condimeteo. Il sabato infatti, quando il vento è soffiato sempre sopra ai 10 m/s ed in presenza di sensibile onda, ha posto le boe di percorso sottovento alla nuova diga del porto, riuscendo nello spazio a disposizione a stendere il campo correttamente al vento, e ottenendo una lunghezza del percorso di regata concorde con le regole di classe. La domenica, con la perturbazione leggermente attenuata, ci si è spostati nell'area assegnata e quindi in mare aperto, concludendo le prove come da programma. E' stato uno spettacolo veramente emozionante. Non poche sono state le 'scuffie' nelle strambate alle boe di poppa e di lasco. Vedere questi piccoli gusci saltare e cavalcare, con notevole maestria marinaresca, le onde con la loro grande vela ci ha fatto sentire un poco 'piccoli' pensando a quando, con le nostre grosse barche d'altura, ci è capitato di riparare frettolosamente e timorosi in porto trovandoci in analoghe condizioni meteo.

Due parole sulla classe Europa. Il numero dei partecipanti è stato, anche quest'anno, esiguo. E' un vero peccato. A me particolarmente dispiace registrare questo costante e continuo declino nel numero degli atleti che regatano con questa barca. Io ho iniziato a conoscere e frequentare questa classe già dagli anni '90 quando una nazionale non contava mai meno di 50 iscritti. Ora restano poche 'enclave' di 'europeisti' sul territorio nazionale: tra Fano e Pesaro, in Veneto nella zona di Chioggia e qua e là sul lago di Garda.

Perché? Spesso me lo sono chiesto. Eppure l'Europa è una barca estremamente tecnica che prepara come nessun'altra i giovani velisti usciti dall'optimist. E questo declino non trova riscontro nelle altre nazioni europee. Basta

leggere i resoconti del meeting del Garda che tutti gli anni si svolge a Torbole. Si contano sempre più di cento iscritti, mentre gli italiani sono sempre di meno. Allora perché?, continuo a domandarmi.

E le risposte sono varie, ascoltando i pareri degli addetti.

Perché da alcuni anni non è più classe olimpica, essendo stata sostituita con altre derive sorrette da sponsor ai quali non si può dire di no?

Perché in federazione a qualcuno, per ignoti motivi, non piace questa classe?

Perché essendo molto tecnica non trova facilmente istruttori all'altezza? Perché è colpa di una gestione poco avveduta dei dirigenti della classe stessa?

Non lo so. Credo che la verità, come sempre, sia nelle pieghe di questi interrogativi che, per quanto mi riguarda, commento così:

- mi sembra veramente strano e sciocco, allontanarsi da questa classe perché così poi 'non posso andare alle olimpiadi'...: ce ne va uno ogni quattro anni, se si classifica, e si parla esclusivamente di professionisti ...;

- in federazione, è vero, a qualche dirigente non piace questa classe e senza il sostegno della federazione è difficile lavorare;

- in effetti i tecnici scarseggiano (è una delle colpe della federazione). La maggioranza di quelli che ci sono suggeriscono, agli ex ottimisti in cerca di nuove derive sulle quali proseguire l'apprendimento della vela, soluzioni che per gli allenatori stessi risultano meno impegnative e più comode;

- infine se una classe perde iscritti è sicuramente anche colpa dei suoi dirigenti, specie quando questi non avvertono per tempo i cambiamenti e restano ancorati a tanto nobili quanto inadeguati e obsoleti regolamenti. Sinceramente mi dispiace molto tutto ciò e mentre scrivo questi pensieri mi viene il sospetto che queste righe possano essere, aimè, una specie di involontario necrologio "ante mortem". Mi auguro proprio di no! Noi l'anno prossimo inviteremo nuovamente la classe Europa ad assegnarci una sua nazionale.



Foto Profili

# Conerissimo 2012

di Augusto Abbate

**D**omenica 3 giugno 2012, si è svolta la 16° edizione della 'Conerissimo', la nostra regata di 'punta'.

Come per le passate edizioni la partecipazione dei regatanti è stata numerosa dando così sostanza all'evento e gratificazione alla nostra organizzazione.

La 'Conerissimo' rappresenta ormai un appuntamento fisso ed atteso per la marineria velica marchigiana e non solo, così come racconta l'elenco degli iscritti.

Cinquantasei partecipanti di cui quindici non dorici hanno dato grande spettacolo lungo la costa sud che da Ancona porta a Numana.

Partenza in perfetto orario, come da programma alle undici, davanti al 'Passetto' e primo lato di bolina fino a raggiungere la boa numero uno, posizionata poco a sud di Portonovo e prima delle 'Due Sorelle'. Poi, dopo aver superato una seconda boa posta al largo della precedente, ritorno al 'Passetto' sotto spi o genaker, favoriti da condizioni meteo ideali: vento di scirocco in partenza sui dieci nodi ed intorno ai quattordici all'arrivo.

"Regata entusiasmante in uno scenario incredibile!" questo il commento più ascoltato non solo tra i partecipanti alla regata, ma anche tra quelli del pubblico che, numeroso, ha assi-

stato con interesse alle fasi sempre concitate della partenza ed a quelle spettacolari dell'arrivo sotto spi.

Prima assoluta della classifica generale è risultata l'imbarcazione fanese SALINIGI dell'armatore Andreani Paolo che ha impiegato poco meno di un'ora e mezzo a percorrere le 12 miglia del percorso, tagliando il traguardo alle 12,26.

L'hanno seguita al secondo posto KIXXME di Tommaso Ronconi della nostra Assonautica ed al terzo, sempre della classifica generale in tempo reale, BELLEROFONTE dell'armatore Francesco Romitelli della SEF Stamura di Ancona.

Tutte le imbarcazioni sono state divise in nove classi: dai 7,5 mt. di lunghezza massima della prima, fino alla nona, quella per barche superiori ai 15 mt.

Questa edizione è stata interamente sostenuta ed organizzata dalla nostra associazione. E per questo ringraziamo tutti quei soci che con grande disponibilità hanno dato una mano.

Abbiamo di proposito tralasciato le attività di contorno a terra, che sono il giusto corollario di altre manifestazioni supportate da adeguati sponsor.

Noi abbiamo voluto utilizzare le nostre energie e risorse nel cercare di portare qualità alla manifestazione; per questo abbiamo puntato su una

giuria all'altezza del compito che non ha lesinato di rispondere alle molte domande fatte al briefing sul regolamento di regata, e su una serie di esempi di 'ingaggi' alle boe.

Abbiamo inoltre voluto una assistenza in mare sicura e affidabile.

Vogliamo far crescere la manifestazione: l'obbiettivo è quello di portare sempre più iscritti alla Conerissimo. Vogliamo sì le barche spinte degli armatori locali e di quelle delle altre marinierie, ma vogliamo anche coinvolgere sempre di più gli armatori delle barche 'normali'; quegli stessi armatori cioè, che tutte le domeniche vediamo numerosi andare con le famiglie al Trave o a Portonovo, ed ingaggiare all'andata e al ritorno la solita e mai dichiarata regata con la barca dell'amico vicino di posto. Ecco, quegli armatori se prima o poi saranno tra gli iscritti della Conerissimo, potranno misurare la propria bravura di velisti e potranno saperne molto di più sulle qualità veliche della loro barca.

Vorremmo che la Conerissimo e le veleggiare in genere, fossero anche questo: l'occasione per misurarsi e misurare le proprie e le altrui capacità, rendendole pubbliche e non solo e non più relegate soltanto agli infiniti discorsi di banchina.

Al prossimo anno dunque e sempre più numerosi!

Foto Profili



# La regata di primavera

Secondo copione, questa giornata primaverile è stata preceduta e seguita da maltempo, ma ci ha regalato uno scirocco tra 8 e 12 nodi con mare calmo che ha consentito ottime velocità e molto divertimento. Il percorso di 10 miglia (due giri del triangolo previsto) è stato completato dalle 35 barche concorrenti in poco più di due ore ma il più veloce, il pesarese Stardust di Letterio Morabito (LNI PS), è arrivato in 1h e 51', seguito a 11 secondi dal Kusia di Giorgio Pesaresi (Assonautica), migliore dei nostri in campo. Nel gruppo che si è anche confrontato in ORC il migliore è stato Joist di Giacomo Tomassetti (LNI AN). Nelle vele bianche primo assoluto è il Bellatrix di Claudio Mercurio (Assonautica). Il Meteor sociale, ben portato, è arrivato a soli 5' dal penultimo, insomma pur essendo il più piccolo non si è fatto aspettare, e se avesse corso con spi avrebbe fatto ancora meglio. Qualche "contatto" per fortuna senza conseguen-

ze ha vivacizzato la regata, anche se con qualche accorgimento che purtroppo ci è sfuggito (tipo mettere la boa di disimpegno più lontana) tutto sarebbe andato meglio.

L'AIL (l'Associazione Italiana per la lotta alla leucemie) ci è stata vicina anche questa volta, mettendo a di-

sposizione il bellissimo trofeo e deliziandoci con i buonissimi dolci preparati di persona dalle Volontarie. Un sentito grazie va, oltre che a loro, a tutti quelli che si sono impegnati nell'evento.

Le classifiche complete sono sul sito [www.assonautica.an.it](http://www.assonautica.an.it)

*Bellavigna per l' "AIL" premia il primo assoluto*



**Sapori  
del  
Grano**

N E G O Z I  
Torrette di Ancona - Via Metauro,8 - Tel. 071888345  
Falconara M.ma - Via Flaminia,420 - Tel. 071914981  
Falconara M.ma - Via Bixio,84 - Tel. 0719172690  
Castel Ferretti - P.zza della Libertà,9 - Tel. 071918041  
Chiaravalle- Corso Matteotti, 177 - Tel. 0717450867

# Corso sulla Corrosione in acqua di mare

di Ugo Marinelli

Lo scorso gennaio presso la sede dell'Assonautica, distribuito su due giornate, si è svolto il corso sulla corrosione in acqua di mare. Si è improvvisato docente il nostro socio Ugo Marinelli, aiutato alla "console" dalla dott.ssa Elisa Barbaresi. Entrambi sono esperti dell'argomento in quanto nel loro ambito lavorativo studiano sistemi e rimedi contro la corrosione, sia di piccole realtà che per i grossi impianti industriali.

Un corso sulla corrosione non era mai stato presentato nella nostra sede e, a nostra memoria, neanche presso altri circoli nautici. E' stato quindi un esperimento per saggiare l'interesse sull'argomento.

Ben dieci prodi si sono lanciati a volerne capire di più sulle problematiche della corrosione a bordo delle nostre barche. Un piccolo rammarico per la presenza di un solo cantiere nautico, tra tutti quelli invitati (di Civitanova!).

L'argomento si è subito rivelato molto ampio. Dopo una prima infarinata teorica sul perché i materiali si corrodono, le tematiche si sono dipanate su cosa sono gli anodi, perché e come si consumano, quali materiali sono più "delicati" e come mai tendono a danneggiarsi più degli altri. Poi il discorso è andato sulla corrosione dovuta agli accop-

piamenti galvanici e come evitarli quando dannosi, e come sfruttarli a nostro vantaggio. Discussione anche su cosa sono le famigerate correnti vaganti, di cui tutti parlano quando non capiscono un fenomeno, ma che nessuno sa davvero cosa siano.

Un veloce excursus e' stato fatto anche mostrando varie diapositive con tipologie differenti di corrosioni e dei relativi cedimenti che esse provocano.

Come ulteriore approfondimento, Ugo ed Elisa non ci hanno fatto man-

care neanche la dimostrazione pratica. Armati di un acquario adibito a laboratorio portatile, anodi, alimentatori e strumentazione varia, hanno mostrato come velocemente si possano creare danni con impianti elettrici mal realizzati o mal collegati. Che dire, i partecipanti alla fine sono sembrati soddisfatti, ma forse anche un tantino preoccupati. Sicuramente saranno andati in giro per le loro barche a controllare che non ci fossero segni di ossidazioni o coppie galvaniche indesiderate...

*Il laboratorio pratico*



*Il corso al completo*



# Fotografare una regata

di Franco Profili

**V**ento e onde, barche e vele, gesti e colori, sono gli elementi fondamentali che animano il campo di regata e sono la gioia del fotografo che può inseguirli senza tregua, alla ricerca degli scatti buoni. Naturalmente è il vento che comanda, e il fotografo si troverà di fronte a situazioni molto diverse che condizioneranno profondamente la sua azione di ripresa.

In presenza di mare calmo e poco vento, dobbiamo rassegnarci a scattare foto poco dinamiche e povere di eventi; in compenso avremo più tempo per osservare, riflettere e cercare qualche soggetto interessante oppure qualche inquadratura insolita.

Le cose cambiano completamente quando si alza il vento, compaiono onde, creste bianche e giochi d'acqua sulle murate, le barche sono sbandate e gli uomini si muovono sulle coperte inclinate. In queste condizioni è tutto più interessante, veloce e

l'azione di ripresa diventa più rapida e istintiva, si ha poco tempo per comporre l'immagine e soprattutto il movimento dell'imbarcazione che ci ospita rende inevitabilmente più difficile inquadrare i soggetti, metterli a fuoco e allineare l'orizzonte.

Le considerazioni fatte servono a farsi un'idea di quali siano i problemi da affrontare per documentare fotograficamente una regata, ora vediamo quale attrezzatura può essere utilizzata per questo genere di riprese.

Innanzitutto deve essere ben chiaro quale sarà l'utilizzo delle nostre foto: se desideriamo delle foto da pubblicare sul WEB o da stampare in piccolo formato, una fotocamera compatta sarà sufficiente, se invece vogliamo partecipare ad un concorso fotografico o desideriamo ottenere delle stampe di grande formato, avremo bisogno di una **fotocamera reflex** per i vantaggi che ci offre:-

- immagini più definite a ragione del

suo sensore di maggiori dimensioni e maggiore qualità

- obiettivi intercambiabili per ottenere le inquadrature che vogliamo con maggiore qualità

- maggiore efficienza e rapidità di messa a fuoco

- visione migliore attraverso il mirino reflex

- costruzione più solida per resistere all'umidità e al salino.

Immaginiamo ora di essere imbarcati su di un mezzo nautico, la regata è appena iniziata ed abbiamo in mano la nostra amata fotocamera ... cosa fare?

Molto schematicamente descriverò le regole di base per evitare errori:

- **non intralciare** in nessun modo le imbarcazioni che partecipano alla regata (chi non ha esperienza di queste manifestazioni sportive, è bene che chieda informazioni e consigli al comitato organizzatore)

- posizionare la borsa (possibilmente





impermeabile) con l'**attrezzatura fotografica** a riparo dagli urti, dal sole, dalla pioggia e dagli spruzzi e se le condizioni meteo sono difficili è consigliabile usare una protezione in plastica per la fotocamera.

- scegliere l'**obiettivo** appropriato alle nostre esigenze cercando di limitare il più possibile l'esposizione della fotocamera "aperta" alla salsedine; è consigliabile proteggere la lente frontale dell'obiettivo con un filtro UV. Controllare spesso la lente frontale per vedere se ci sono goccioline ed eventualmente rimuoverle. L'obiettivo che io preferisco per queste riprese è lo zoom 70 – 200 e un teleobiettivo da 300 mm per andare al dettaglio; mettiamo nella borsa anche un grandangolare che in certe

situazioni può rivelarsi utile.

- scegliere dei **tempi di posa** brevissimi specialmente se il mare è mosso e se stiamo usando una focale lunga (sarebbe preferibile non scendere sotto 1/1000 di secondo); una fotografia mosso sarà inutilizzabile e quindi bisogna fare molta attenzione. Fin qui abbiamo parlato di questioni tecniche e ora cerchiamo di fare considerazioni sui soggetti da riprendere. Anche in questo caso tutto dipende dal fine che vogliamo raggiungere:

- se abbiamo in mente un **reportage** per documentare l'evento nelle sue diverse fasi, scatteremo una grande quantità di foto di diverso genere, dai primissimi piani alle foto di gruppo, dalle fasi pre-gara alle pre-

miazioni, imbarcazioni in gruppo o singole, ecc.

- se invece stiamo cercando di ottenere delle foto "da copertina" di **barche in regata**, allora è preferibile concentrarsi solo su alcune imbarcazioni con caratteristiche di nostro gradimento e seguirle per catturare il momento magico; è comunque bene guardarsi sempre attorno perché l'evento interessante può sempre presentarsi e dobbiamo essere pronti a coglierlo.

- se vogliamo invece concentrarci sull'**uomo** in azione allora tutto cambia perché dovremo essere più vicini alle barche e dovremo cercare di prevedere gli accadimenti per essere nel posto giusto al momento giusto; per questo genere può rivelarsi indispensabile un teleobiettivo da 300 mm usando tempi di scatto brevissimi.

Quando si trattano questi argomenti, alla fine inevitabilmente ci si domanda: ma come si fa ad ottenere delle "buone foto"?

- L'immagine (così come il linguaggio) ha le sue **regole** ed è indispensabile conoscerle anche se poi non si è obbligati a rispettarle;

- È importante studiare le immagini degli altri e soprattutto dei **fotografi "bravi"**, non per copiare ma per capire le ragioni del successo; poi è importante studiare, criticare e far criticare le proprie fotografie;

- Infine è essenziale fare tante sessioni fotografiche, **tanti scatti** e maturare la capacità di selezionare le foto valide contro quelle che contengono errori o che sono poco significative.

Buoni scatti a tutti !



# Lavori in barca fai da te: *che felicità*

di Augusto Abbate

**F**inita la primavera, arriva l'estate. Bene nulla da dire: è un fatto naturale. E' anche naturale in questo tempo, per noi armatori di barche, iniziare i controlli e le verifiche per rimettere al meglio lo strumento del nostro secondo gioco preferito. Presto inizieranno le uscite domenicali con moglie, figli ed amici, e non vogliamo fare brutta figura. Per questo deve essere pulita e splendente e, come è giusto che sia, sicura ed efficiente. Quindi passiamo in rassegna la nostra amata galleggiante per lustrarla e riportarla al massimo dell'efficienza. Facciamo l'inventario di quello che c'è da fare e di ciò che in economia possiamo affrontare da soli. Per fare da soli occorre un poco di manualità, essere un poco idraulici, un poco elettricisti, un poco falegnami, un poco meccanici,... ed avere tanta pazienza. Altrimenti deleghiamo ad altri, a quelli che fanno per mestiere, queste attività. Però così perdiamo il gusto del fai da te e perdiamo non pochi 'soldarelli', come dice Gianfranco. Per noi maschietti armatori, in fondo, la barca è un po' come la nostra donna e quindi vorremmo essere solo noi a toccarla. Così, quando la laviamo e lucidiamo per benino (la nostra barca), e poi gli montiamo, sempre da soli, lo strumento elettronico più moderno, alla fine siamo soddisfatti e contenti.

Anche io, tra questa fine di primavera e questo inizio di estate, che tarda ad arrivare, ho fatto la solita rassegna. Si devo controllare la girante e poi... e poi aimè c'è da mantenere il w.c.! Quest'anno mi tocca e bisogna farlo, se no si blocca in crociera e poi sono 'uccelli senza zuccheri'.

Avrei già dovuto smontarla l'anno scorso la tazza del water. Non l'ho fatto. 'La barca è nuova' mi sono detto, ha solo tre anni, ed ho rimandato l'appuntamento all'anno dopo. Poi però in vacanza ogni tanto si bloccava il pistone che butta fuori *quella roba lì* ed ho temuto il peggio. Va bene allora adesso occorre farlo. Prima di mettersi all'opera è però buona norma studiare e così ho fatto: mi son portato a casa il manuale e le istruzioni per la manutenzione del mio 'Jabsco w.c.'. Me lo son letto la sera prima di addormentarmi ed ho creduto di aver capito.

Adesso sono qui, è sabato mattina, è

una bella giornata e mi devo sbrigare perché tra poco arriva mia moglie, con il pranzo già preparato che così si va a Portonovo a fare il bagno. Ieri era fresco oggi è caldo da matti: sarà una combinazione? Metto su il tendalino per avere un po' di fresco in coperta e sotto: così potrò lavorare meglio mi auguro. Per prima cosa l'organizzazione: il manuale a portata di mano, e la cassetta degli attrezzi. La mia è fornitissima ed in ordine (quasi sempre...). Preparo in bella vista ciò che mi serve: la chiave a stella e quella a tubo, le pinze, il cacciavite a croce, ma anche quello a taglio è bene tenerlo vicino. Sarei pronto ad iniziare: i guanti no, non li metto perché fa caldo e mi suderebbero le mani. Iniziamo. Cerco la posizione migliore: in ginocchio davanti alla tazza. Per fortuna sono da solo perché il quadretto non è di quelli più eleganti: sembro uno che sa che tra un po' deve vomitare. Niente di tutto ciò, sto solamente accingendomi a mantenere professionalmente il w.c. di Musetta. Tutti gli oblò sono aperti ma non c'è vento e qui sotto si soffre il caldo. Ok. Prima chiudere bene le prese a mare. Fatto. No devo riaprire quella di espulsione per buttare fuori l'acqua che c'è in modo che dopo non mi vada in giro nella sentina. Riapro, faccio su giù con il pistone, è duro, in effetti il lavoro di manutenzione va fatto; ora sembra non ci siano



Da E. Riboldi - Bolina (part.)

più liquidi e quindi richiudo la valvola ed inizio a mollare le fascette. Voglio smontare tutto il gruppo pompa per portarlo in banchina e lì pulirlo come si deve. Le viti sono dure e faccio forza cercando di non rovinare le teste. Sento dolore al ginocchio destro. In barca c'è sempre uno spigolo di troppo e dove meno te lo aspetti. Provo a sistemarmi meglio. Sulla fronte c'è un raduno consistente di gocce di sudore. Finché stanno lì non danno fastidio. Il fatto è che però piano piano, le più ardite, prendono la via del naso ed incominciano a percorrerlo discendendolo fino alla punta, come le armate austriache nella prima guerra mondiale venendo giù dalle Alpi. Intanto ho smontato il tubo grande che congiunge il fondo della tazza con l'aspirazione della pompa. Il tubo è sporco e contiene una crosta di calcare che ne fascia l'interno. Devo pulirlo e lo faccio prima dolcemente con il cacciavite piatto e poi con le dita. Le infilo sempre più dentro e scrosto il calcare. Ora ho dentro tre dita contemporaneamente. Sono perplesso: Sto pensando a ciò che normalmente transita da queste parti.. Mi viene un po' di nausea.. Poi riflettendo so che il nostro bagno è stato visitato solo da noi, da noi di famiglia dico e quindi.. Però la nausea rimane perché, sempre di *quella roba lì*, si tratta, anche se di famiglia... Intanto fa sempre più caldo ed io sono zuppo. Il naso sembra un rubinetto che perde.. La punta mi pizzica ma non voglio e non posso grattarmi perché non mi fido delle mani che ho appena infilato lì sotto. Scrollo la testa con decisione e mi libero di una bella quantità di gocce di sudore. Ma il sollievo è di breve durata. Sì perché le gocce volate via lasciano spazio a quelle che sono su tra i capelli e queste con la strada libera davanti si buttano giù a capofitto, invadendo la fronte e mettendosi, come quelle di prima, in fila lungo il naso che riprende a gocciolare. Il tempo passa e devo affrettarmi. Squilla il telefono. L'androide è lì a portata di mano (ero stato previdente). La mano sinistra aiutava la destra nel tentativo di mollare uno dei quattro perni del basamento della pompa. Ho lasciato la chiave ed ho liberato sinistra e destra. Sposto le ginocchia doloranti e il sollievo si sente. Mi pulisco con lo scottex e rispondo. 'Tra



poco arrivo e usciamo, oggi si muore dal caldo'. E' mia moglie. "Ok tranquilla, vieni pure", le rispondo impostando la voce che altrimenti uscirebbe tremolante. Sono stanco, sudato e puzzolente e già da un po' so che oggi fa caldo. Riprendo con maggior lena il lavoro. Ho raschiato le incrostazioni dalle guarnizioni; ho ripulito e lubrificato con l'olio di vasellina tutti i raccordi e le parti della pompa; posso rimontare tutto. L'ordine delle cose da fare è lo stesso di prima ma cronologicamente inverso. E' tutto sparso lì nel poco spazio che ho intorno. Mi sembra tanta roba e mi sfugge da dove devo iniziare. Le ginocchia riprendono a lamentarsi e son costretto a spo-

starmi continuamente anche se di poco per trovare qualche momentaneo sollievo. Lo spazio è poco si sa: in barca tutto è piccolo e stretto. Nella mia particolarmente. Dò uno sguardo alle istruzioni cercando, come a scuola, un suggerimento. Convegno di aver sbagliato a leggere il manuale prima di addormentarmi la sera a casa. Ora forse non avrei i dubbi che invece ho. Mi metto d'impegno a ricordare meglio. Ecco ci siamo. Risistemiamo tutte le guarnizioni al loro posto. Rimonto il basamento della pompa. Preparo i tubi e le fascette. Serro tutto. Ogni tanto scuoto la testa e, come un labrador che esce dall'acqua, le gocce di sudore schizzano via. Le pareti del bagno ne portano sempre più i segni. Incredibile mi sembra di aver finito. Adesso non resta che riaprire le valvole e provare a spompettare, sperando che niente perda. Provo. Il pistone scivola preciso e senza resistenze. Guardo e controllo tutto l'impianto. Non c'è una perdita e pare che tutto funzioni. Sono sorpreso di

me stesso. Bravo!  
 "More mi dai una mano?" E' arrivata mia moglie. E' sul finger con più borse. Giusto in tempo. Scuoto la testa e spruzzo per l'ennesima volta le paratie che mi sono intorno, mi libero le mani, le punto e faccio forza sulle ginocchia che ora scricchiolano sinistramente. Mi metto in piedi ed esco. Salgo in pozzetto. "Era ora" mi fa lei, mi guarda in viso ed esplode: "Ma che cavolo hai fatto" non ho un bell'aspetto, assomiglio ad un lottatore di sumo giapponese alla fine di un violento combattimento. "Ho riparato il wc" replico. "Perché era rotto e chi l'ha rotto?" risponde, "ma no l'ho solo smontato per fargli manutenzione" replico; scende la scaletta e strabuzza al disordine che trova in giro, "ma proprio oggi dovevi farlo?, ma me lo fai per dispetto! Ed io che ho preparato il pranzo in fretta per uscire presto. E vatti a fare una doccia che puzzi!".  
 Ho fatto la doccia, siamo usciti ed arrivati a Portonovo. Facciamo il bagno e pranziamo. Poi lei usa il wc. Esce mi sorride e "Grazie, adesso funziona bene, scusami per prima" mi dice. Sono felice.

## Maurì ma che combini?

Il nostro Maurizio Melappioni non cessa di stupire: novello Marconi, il suo Tatanka-Elettra era stato finora adibito a centrale per ponti radio, sperimentazione di apparati meteo, oscure ricerche energetiche, insomma tutto fuorchè navigare. Ma non aveva fatto i conti con l'intelligenza degli animali, che hanno notato questo galleggiante immobile ed hanno iniziato a colonizzarlo. Già lo scorso anno un pesce aveva messo casa nel condotto di raffreddamento del motore, ma il povero animale era stato sfrattato dal meccanico incaricato di vedere perché l'acqua non circolasse più durante il rito della manutenzione annuale. Ma questa primavera è accaduto l'inverosimile. Abbiamo dovuto studiare la cosa su Wikipedia ma alla fine abbiamo capito: "durante la sciamatura – si legge – l'ape regina e alcune migliaia di operaie cercano una nuova casa in tronchi cavi e anfratti abbandonati" dice l'esperto. Dunque, lo sciame si è installato sulla barca del Nostro, sicuro di poter costruire un alveare.

Tanto, avranno detto, qui di sicuro non c'è mai nessuno! Il resto è cronaca: allarme sul pontile, intervento dell'esperto, che con pazienza ha

convinto le api ad entrare nell'arnia, anche perché, informate, si erano rifiutate di pagare la tassa di stazionamento.



*L'apicoltore cattura lo sciame*

# Come ormeggiare

**L**a burrasca da maestrale del 16 maggio scorso (vedi foto) è stata una delle più grosse da NW che ricordiamo. Sappiamo che quello è il vento che colpisce più direttamente Marina Dorica, e siccome le previsioni erano state precise, i più prudenti avevano rinforzato gli ormeggi e poi sono andati a vedere quando il mare era alla massima forza. Per cui, un po' aiutandosi tra amici, ma soprattutto per merito degli operatori di Marina Dorica e di Leonardo Zuccaro, che non si sono risparmiati, cose grosse non sono successe. Però piccoli danni sì, e l'impressione generale è stata che troppe barche erano ormeggiate male.

Da noi in caso di mare agitato l'onda non entra mai (apparentemente), ma si crea un movimento di va e vieni delle barche, sempre più elevato, che è tanto più grande quanto più le barche non sono trattenute da ormeggi stretti. Ci sono barche con le cime troppo lasche, che camminano avanti e indietro anche di un metro, e ad ogni movimento subiscono un brusco arresto quando le cime vanno in tensione. È questo che rompe

bitte, passacavi e a volte le stesse cime, che alcuni tengono anche sotto dimensionate.

Siamo abituati a considerare Marina Dorica un porto molto sicuro, e lo è. Ma gli eventi estremi arrivano, e allora vengono fuori i problemi.

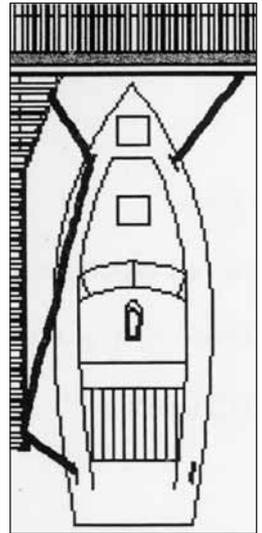
Perciò diamo retta a Zuccaro, che ha ripetuto queste cose in tutti i modi:

1. le cime devono essere ben dimensionate e sostituite se consumate
2. alle bitte del pontile non devono essere applicati maniglioni metallici o grilli, che le segano
3. i cavi vanno protetti nei punti di sfregamento sui passacavi
4. se si mettono ammortizzatori (di gomma o a molla: sono necessari sulle barche oltre 8-10 m) deve esserci una sicura che lavora in caso di rottura dell'ammortizzatore
5. la barca deve essere tenuta cazzata e aderente al finger, non deve potersi muovere. E questa è la cosa più importante.
6. lo "spring" o traversino, insomma la cima che trattiene la barca dall'andare in pontile, deve essere regolato in modo da tenere la barca ben discosta dal pontile (non con l'ancora

e il pulpito a raso o peggio sul pontile), anche perché chi passa sul pontile non deve andarci a sbattere e chiederci i danni; per le barche molto pesanti uno spring solo non basta, ne occorrono due soprattutto se la barca sta al lato verso mare del pontile (lato maestrale).

7. bisogna ricordare che per lavorare una cima deve avere una angolazione adeguata: si vedono alti motoscafi con la cima che scende verticalmente sulla bitta. Quella cima impedirà alla barca di prendere il volo come una mongolfiera, ma non è quello che ci serve.

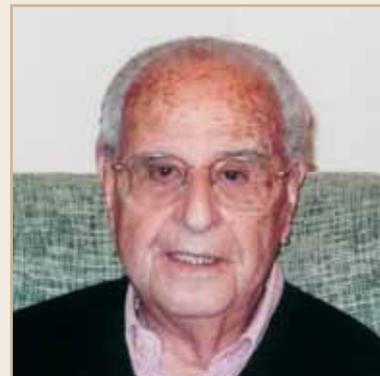
Infine, bisogna avere l'umiltà di chiedere consigli a chi è più esperto e seguire le indicazioni che ci vengono date. Così un bel giorno i consigli li potremo dare anche noi.



# Notizie

## In memoria del Prof. Manlio Caucci

Lo scorso 24 aprile, alla bella età di 97 anni, è mancato il Prof. Caucci. Una vita lunghissima, nella quale è passato un secolo di storia di Ancona, eppure quelli che gli volevano bene (e noi siamo tra questi) avrebbero voluto che durasse ancora, perché Caucci era un "grande", una bella persona, ricca di vita interiore, fino all'ultimo, e capace come pochi di capire le persone e le situazioni. Era uno dei "padri" della nostra Assonautica (fondatore, consigliere e poi vice-presidente) e molte volte aveva trovato la soluzione giusta, o aveva semplicemente sdrammatizzato i contrasti, aiutandoci a crescere. Lo scorso anno avevamo presentato su questo periodico il suo libro di memorie "Dio, io e l'altro": chi non ha avuto la fortuna di conoscerlo e vuole farlo ora, può trovarlo nella nostra biblioteca.



## Sicurezza in mare

Lo scorso 15 giugno la Capitaneria di Ancona ha promosso un incontro con tutti i diportisti di Marina Dorica, ospitato nella nostra sede. Era presente l'Ammiraglio Pettorino con tutto il suo staff, e i messaggi principali si possono riassumere così: La CP non effettuerà controlli "vessatori" ma è preoccupata di garantire soprattutto la sicurezza delle persone in mare. Questo, in estate, vuol dire bagnanti e subacquei, quindi rispetto dei limiti di navigazione dalla costa (100 metri dal Cantiere al Trave, 300 metri dal Trave alla chiesetta di Portonovo, poi ancora 100 dalla chiesetta ai sassi neri; come pure 300 metri dalle coste sabbiose), della velocità (10 nodi entro un miglio dalla costa) e dei segnali dei sub (100 metri dalla bandierina).



Questi ed altri argomenti sono stati approfonditi in un'ampia serie di domande e risposte che ha occupato la maggior parte dell'incontro. Sono seguite dimostrazioni pratiche di apertura di una zattera e di attivazione di razzi e fuochi, molto seguite dal folto pubblico presente.

Come diportisti vogliamo ringraziare la Capitaneria non solo per l'utilità dell'iniziativa, ma anche per lo stile amichevole e aperto con il quale è stata condotta.

## Libri da condividere

Questa è l'idea che ci è venuta: abbiamo già la "biblioteca del mare", con oltre 400 volumi, ma è una biblioteca a tema, il mare. Però ognuno di noi ama leggere anche altre cose, compriamo libri e le nostre case potrebbero avere gli scaffali pieni, e magari non sappiamo dove metterli ma ci dispiace separarcene. Allora perché non portarli in sede? Non tutti, certo, solo quelli in buono stato e che possono interessare tutti (romanzi, diciamo, o altro). L'Assonautica mette a disposizione un armadio, i soci guardano quello che c'è, prendono (o aggiungono: potete anche scriverci sopra il vostro nome, se volete), portano a casa, leggono e rimettono a posto. Tutto auto-gestito, senza registri, controlli o regole rigide. Lo fanno già tanti alberghetti sparsi in giro per il mondo, può funzionare anche da noi. Ok? Fatevi avanti!





dal 1986... concedetevi il gusto

**RISTORANTE - PIZZERIA**

# LA BOTTE

**Un'oasi nella città**

**CUCINA e PIZZA SENZA GLUTINE**

DOPO LE ORE 22.30  
**PIZZE e PRIMI**  
**A METÀ PREZZO**

*(Non valido per l'asporto)*

Via Tavernelle, 14 - ANCONA  
Tel. 071.85325 - 071.82471

Aperio DOMENICA e PRANZO e TUTTE le SERIE

## Conto Fineco

Il conto che ti semplifica la vita



Vuoi chiudere il tuo vecchio conto?



**Passa a Fineco**

Il conto che remunera i tuoi risparmi anche senza vincolarli. E con CashPark il rendimento aumenta. In più: canone prima carta di credito gratis per sempre, prelievi bancomat gratis ovunque e migliaia di filiali UniCredit per versare contanti e assegni.

**ZERO CANONE**

**PER I SOCI ASSONAUTICA**



E' più facile di quanto credi

Per informazioni contattare  
**Lucia Giantomassi tel. 335 7788427 e-mail [lucia.giantomassi@pfineco.it](mailto:lucia.giantomassi@pfineco.it)**





# Conero Nautica

IL NEGOZIO PER TUTTI GLI APPASSIONATI DEL MARE, VASTA GAMMA DI PRODOTTI, ACCESSORI, ABBIGLIAMENTO, PARTI DI RICAMBIO PER LA NAUTICA



PORTO TURISTICO LA MARINA DORICA

VIA MASCINO, PALAZZINA SERVIZI OVEST 60125 ANCONA - TEL. 071-2075967 - [WWW.CONERONAUTICA.IT](http://WWW.CONERONAUTICA.IT)





**Tendenze**  
in & outdoor living

**Nuovo showroom**

Zona Ind. Baraccola, Via A. Grandi 49/A • ANCONA  
Tel. +39 071.894089

[www.tendetendenze.it](http://www.tendetendenze.it)