

Newsletter Assonautica Ancona

Periodico di informazione
Anno 16 - Numero 47
luglio 2013

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



**Il Mondiale ORC
Luci led a bordo**

**Le regate sociali
Il sondaggio**

Conto Fineco

Il conto che ti semplifica la vita



Vuoi chiudere il tuo vecchio conto?



E' più facile di quanto credi

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



Per informazioni contattare

Lucia Giantomassi tel. 335 7788427 e-mail lucia.giantomassi@pfafineco.it



Con voi, anche nello sport.

Noi del Centro Ottico Masini ci occupiamo con cordialità e professionalità del benessere dei vostri occhi, permettendovi di ottenere un'eccellente

performance visiva, nello sport, nel lavoro e nel tempo libero.

**Centro Ottico Masini...
unico come voi!**

Corso Mazzini, 154
Ancona
Tel. 071.204925

www.centrotticomasini.com
info@centrotticomasini.com



IL TUO OTTICO

Convenzionato Assonautica



Editoriale

di Paolo Manarini, Presidente

Cari amici,

è finito il mondiale di vela d'altura che ci ha visto impegnati in prima fila con i nostri Gianfranco, Oscar Graziosi e Andrea Montesi (alle boe!!!), Piergiorgio Sciaratta (assistenza medica a terra), Franco Profili, assistenza medica in mare ed autore del bel servizio fotografico che vedete in parte in questo giornale, ai quali va il nostro apprezzamento per il loro contributo alla ottima riuscita della manifestazione.

La nostra Associazione, in più, ha voluto approfittare della grande occasione del mondiale di vela d'altura per promuovere il nostro porto turistico con un apposito convegno.

Capendo che oggi tutto acquisisce un valore aggiunto se si prospetta un sistema anziché una singola realtà, ecco allora che l'insieme dei porti turistici marchigiani coniugati al nostro territorio regionale con le sue bellezze, i suoi colori e sapori possono suscitare, per una platea più ampia, un elevato interesse per divenire un "brand" turistico, con positivi risvolti economici per il nostro porto e per la nostra regione.

Queste sono le motivazioni che ci hanno spinto a presentare questo nostro progetto al Presidente della Camera di Commercio di Ancona, Rodolfo Giampieri, che ne ha subito colta la rilevanza offrendo tutto il sostegno economico necessario al buon esito della iniziativa ed anche la suggestiva "location" della Loggia dei Mercanti; non si poteva avere di più!

Non è mancato infine l'apporto dell'organizzazione dell'ORC 2013 che ha messo nella propria agenda l'evento e al termine dei lavori ha organizzato l'aperitivo di saluto.

Nonostante l'evento sia stato comunicato a tutti i circoli nautici anconetani la loro partecipazione non è stata elevata ma la presenza di importanti esponenti dei porti turistici marchigiani, di amministratori locali e regionali e di tutte le autorità, ai quali va il nostro ringraziamento, hanno reso il convegno molto qualificante e i numerosi interventi di grande interesse offrendo così un notevole contributo al tema promosso.

Questo primo semestre siamo stati tutti un po' assorbiti da questi eventi ma ora dobbiamo tornare a pensare ai nostri soci, ai diportisti e al buon funzionamento della nostra Marina Dorica.

Come Assonautica abbiamo portato avanti la volontà di trasformare i nostri finanziamenti e quelli degli altri soci del Consorzio Vanvitelli in aumento di capitale in Marina Dorica, con l'obiettivo di vedere conclusa l'operazione entro l'anno e con l'auspicabile risultato di vedere aumentato il peso dei circoli in questa società attraverso le conseguenti modifiche statutarie.

Contare di più in Marina Dorica dovrebbe significare perseguire di più gli interessi dei diportisti, ma ciò sarà possibile se e soltanto se ci sarà coesione tra i soci sugli obiettivi e sui metodi con i quali perseguirli.

Il futuro che ci si presenta non è certamente di crescita, anzi in questo momento dobbiamo tenere duro perché la crisi morde e per il settore della nautica i segni sono tutti in rosso; ciò si riflette anche sulle risorse finanziarie che vanno ad alimentare i bilanci di Marina Dorica per cui credo che, in questa situazione, vada rivista la politica delle tariffe dei posti barca.

Bloccare le tariffe e ridurre le spese di gestione, deve divenire un comune assunto nella amministrazione del porto.

E' del tutto ovvio che il mantenimento in efficienza del porto vada assicurato, altrimenti si percorrerebbe una spirale involutiva verso il degrado; detto ciò si dovranno ridurre tutte le altre spese attraverso una attenta analisi dei centri di costo, ricercando soluzioni organizzative, imprenditoriali e di acquisizione dei servizi improntate alla massima economicità.

Questa linea, vi posso assicurare, è condivisa da tutti gli altri circoli nautici, e su questa linea sarà improntato il nostro lavoro.

Riguardo all'attività della nostra associazione, per cercare di soddisfare il più possibile le aspettative di tutti voi abbiamo lanciato un sondaggio che ha visto la partecipazione soltanto di circa un terzo dei soci ma, in ogni caso, ci permetterà di attivare tutte quelle iniziative che risulteranno a maggior gradimento, in modo da poter avere una sede un po' più viva e partecipata.

I risultati sono pubblicati in forma sintetica in questo giornale.

Adesso godiamoci le nostre barche ed il mare, non dimenticando però di visitare ogni tanto il nostro sito web; ma da settembre... stiamo insieme in Assonautica!



Aspettiamo una vostra foto per il prossimo numero del giornale

n° 47

Editoriale	3
Mondiale di vela ORC 2013	4
METEOR SPRING CUP	11
Veleggiata di primavera	13
Conerissimo 2013	15
Gita scolastica con le vele	17
Telefonare in Croazia	18
Il sondaggio	19
La lampada led a bordo	21
Notizie	23

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 071/2074731 - 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 pubblica:

Segreteria Assonautica

info@assonautica.an.it

www.assonautica.an.it

Luogo e data pubblicazione:

Ancona, luglio 2013

Stampato in 800 copie

Il Mondiale di vela ORC 2013

di Gianfranco Iacobone

Domenica 30 giugno: e così il Mondiale è finito. Con lui è finito anche il maltempo. Dopo diluvi, grandinate, sventolate, bonacce e freddo invernale, oggi sole e brezza moderata, come deve essere giugno. Anche Marina Dorica è tornata quasi normale: si trova parcheggio, si può andare a riprendere la barca nell'angoletto dove l'avevamo messa e riportarla al solito ormeggio, le persone che si incontrano sono quelle di sempre e parlano tutte italiano. Bene, finalmente!

Invece no, in fondo e non tanto in fondo, questo Mondiale già ci manca: sono tristi i gazebo ormai vuoti in attesa di essere smontati, le decine di bandiere che sventolano per niente, il palco vuoto. E soprattutto ci mancano l'atmosfera allegra, eccitata e febbrile di questi giorni, ci mancano i

gruppi di ragazzi vestiti di tutti i colori, le barche piene di sacchi di vele, l'assalto ad uscire dal porto a stormi appena l'intelligenza veniva ammainata, le decine di gommoni a razzo in tutte le direzioni, i binocoli e le telecamere puntati sul mare dal terrazzo, i giornalisti a commentare davanti alle loro macchine da presa.

La vela non è da noi uno sport di massa (i quotidiani nazionali di oggi non si sono accorti che qualcuno ieri ha vinto il mondiale di vela) però noi ci siamo sentiti al centro del mondo e, per una volta, Ancona e le Marche ci hanno davvero messo al centro del loro mondo. Oltre, naturalmente, al mondo della vela internazionale e della stampa specializzata, che avevano gli occhi bene aperti e puntati su quello che succedeva a Marina Dorica. I risultati sportivi completi li trova-

te in www.orcworlds2013.com o attraverso il nostro sito, ma qui mi preme parlare di altro.

Noi, a parte le nove barche anconetane che hanno partecipato (tra le quali la nostra Kixxme, ma di questo racconta Ronconi nel suo articolo), eravamo in retroguardia ma non inattivi: il nostro mondiale si è giocato nell'organizzazione, nel predisporre prima (dal 2012), e dare poi, tutto quello che serviva a questa macchina complessa, dove decine di specialisti in vari ruoli e a vari livelli (comitato di regata, posaboe, giudici, stazzatori, per non parlare dei giornalisti della carta, della TV, del web) avevano bisogno del nostro supporto. E su questo sono veramente orgoglioso di dire che i Circoli e Marina Dorica, insieme, hanno vinto il loro Mondiale, senza mezze misure. Non lo diciamo noi, lo hanno detto i



così si presentavano i nostri pontili



uno dei cieli del mondiale

concorrenti e gli ospiti, e non per cortesia ma perché l'accoglienza è stata realmente superiore a tutte le loro precedenti esperienze. E poi anche il tempo, a guardare bene, è stato cattivo ma vivace: piuttosto che estenuanti bonacce ha dato ai regatanti tutta la gamma delle condizioni.

Il successo dell'evento è stato possibile perché tre grandi forze hanno lavorato insieme: le Istituzioni hanno dato un sostegno forte, sia logistico che economico (qui un grazie va anche ai numerosi sponsor); Marina Dorica ha messo in campo tutta la sua struttura e il bravissimo personale; i Circoli hanno dato tutto quello che avevano: le sedi, il personale, il volontariato dei soci a terra e in mare, la buona volontà nel liberare i posti barca per i concorrenti.

Per l'Assonautica sono particolarmente contento: avevamo tre grossi gommoni in mare tutti i giorni, e cinque persone di assistenza; i soci hanno "prestato" oltre trenta posti barca; la sede ha ospitato la Giuria, che ha dichiarato di aver avuto poche volte una sistemazione così bella.

E veniamo alla flotta anconetana. Alberto Rossi con **Enfant Terrible** (Stamura) era la punta di diamante: due

titoli mondiali già vinti. Non ha deluso, con un terzo posto nella massima divisione. Diciamo che questa volta ha lasciato vincere qualcosa anche agli altri. Per sua ammissione, ha pagato il passaggio dal Farr 40, barca con la quale ha sempre vinto e con la quale sta andando fortissimo negli USA, al TP 52, che in ORC sembra la barca del momento. Però questo passaggio è avvenuto pochissimi mesi fa, non c'è stato il tempo di conoscere a fondo la barca. Dobbiamo scendere al 20° posto della divisione A per trovare la seconda barca anconetana, **Primed Rush Diletta** (Stamura) di Mauro Mocchegiani e poi al 30° **Kixxme** dei Ronconi (ASD Assonautica), in buona posizione fino all'ultima giornata, dove sono successe cose che racconterò lui. Nella divisione B il primo anconetano lo troviamo al quinto posto ed è **Jasmine** di Paolo Zoppi (AYC); posizione ottima, ma che era addirittura un terzo posto fino all'ultima regata, che è andata male ed ha interrotto un trend di miglioramento che ci aveva impressionato. E' comunque terzo tra i "Corinthians", gli equipaggi non professionisti. Poi al 26° posto **Team Andelstanken** (Stamura), il Farr 30 di Guido Armeni; Gui-

do voleva ariette, per dare il meglio, e invece ha avuto venti forti, niente da fare. Comunque l'altro Farr 30 di Ancona, il **Candida...mente** di Mastroianni (AYC), è al 31° posto e, continuando, **Machiael** di Renato Pesaresi (AYC) è al 36° posto (a bordo c'era anche il nostro Aldo, ma non sappiamo se questo ha migliorato o peggiorato il risultato). Guido Muzzi col suo Este 35 **Megapeste** (AYC) è al 40° posto e **Malafemmena** di Enrico Gara (Stamura) al 49°, e qui finisce la flotta anconetana che va lodata, a prescindere dai risultati, per il coraggio dimostrato dagli armatori nel misurarsi con i più forti del mondo.

Una barca che è arrivata solo 42° della classe maggiore, **Nerina**, merita una citazione a parte per due motivi: intanto è dell'Assonautica di Siracusa, e noi quest'anno ricordiamo che 2400 anni fa una nave siracusana venne a fondare Ancona (o almeno quella Ancona greca e poi romana che la Storia conosce). Poi perché a bordo di questa barca navigava un grande progetto: riportare a vivere nella normalità, attraverso la vela, dei giovani usciti da una esperienza di carcere e di droga. Erano uguali agli altri, io non sono riuscito a capire (né ho chiesto) qua-

li tra loro fossero i “riabilitati” e quali i “riabilitanti”. Infatti: sono uguali agli altri, e proprio questo è il messaggio di Nerina. Era accompagnata da uno stuolo di sostenitori e simpatizzanti, e giustamente ha avuto un premio speciale con applauso nella nostra piazzetta.

Ora Marina Dorica è di nuovo tutta nostra, non abbiamo “intrusi” ma sono sicuro che a molti questa esperienza abbia fatto capire che insieme si sta meglio che da soli, e che aprirsi al resto del mondo (e alla città di Ancona) è bello. Spero che i Circoli possano continuare questa collaborazione sportiva inventando nuovi eventi e nuove occasioni: la strada è aperta, dopo questo mondiale tutto sarà più facile! Concludo con una nota: tutti hanno fatto la loro parte ed è sdruciolevole la via dello stilare una classifica di meriti. Ma su una cosa non ho timori di smentite: Leo Zuccaro è stato il vero motore dell’evento, un diesel macinatore di chilometri, e senza di lui forse non saremmo riusciti a farcela.



Mondiale ORC I 2013

KIXXME e la "PUTRAGA"

di Maurizio Ronconi

È inutile cercarne il significato sul Devoto-Oli o su Wikipedia perché "putraga" è un neologismo nato a bordo di Kixxme. Non è facile esprimere il senso di questa parola ma posso provare con un esempio: quando uno dell'equipaggio si presenta a bordo la mattina, magari dopo una nottata di bagordi in discoteca, frustrato per i falliti tentativi di "acchiappo", poche ore di sonno, riflessi appannati, movimenti lenti ed incerti, sguardo assente e palpebre pesanti ecco, questo è lo stato di "putraga". Spero di essermi spiegato perché la "putraga" è stata la costante del nostro mondiale.

La stagione di regate è iniziata sotto tono ma è servita per mettere a posto la barca durante tutto l'avvicinamento al grande evento. Abbiamo rivisto assetto e regolazioni nella prospettiva di un meteo estivo caratterizzato da venti leggeri in regime prevalente di brezza e, così settata, Kixxme è veramente veloce.

Abbiamo dovuto rimpiazzare Car-

lo, il prodiere, bravo ma dipendente dal gioco del calcio che gli ha causato l'ennesimo infortunio; Gabriele, il nuovo arrivato, è un simpatico ragazzo romagnolo che diventa subito vittima del feroce "nonnismo" di bordo alleggerendo così Valerio oramai definitivamente sdoganato ed accettato dai "veci". Arriviamo alla ITALIAN CUP di Civitanova proprio in forma; la carena appena verniciata è liscia e scorrevole; spacchettiamo le vele nuove. Combattiamo per cinque regate contro molte delle barche che, come noi, si preparano per l'evento dorico e facciamo "il botto". Primi assoluti davanti ad Hurakan, Calipso, Altair etc.etc. . Equipaggio lucido, reattivo e ben coordinato. Un'unica situazione di "putraga" transitoria durante il traversino prima del traguardo dell'ultima prova ma conteniamo i danni. Gegio, il tattico, veramente "in palla" raccoglie, per tutto l'equipaggio, i complimenti di Tommaso Chieffi. Il morale è alto e, nonostante la prudente scaramanzia che ci condiziona, siamo fiduciosi ed

ottimisti.

Prepariamo la barca e prenotiamo la verifica di stazza con notevole anticipo per toglierci prima possibile il dente. Tutta la gente è a dieta ferrea per rientrare nel peso dichiarato. Scarchiamo la normativa ISAF per fare la spunta delle dotazioni richieste. Lampadine di rispetto per le torce, coperta ignifuga, ancora galleggiante... l'elenco è infinito ma alla fine abbiamo tutto e la verifica di stazza va a buon fine, siamo pronti.

Oramai ci siamo. Io salirò a bordo il giovedì dopo la lunga che non ho voglia di fare. L'idea di guardare i filetti per due giorni e passare una notte in battagliola alla mia età e con i miei acciacchi non ha molta attrattiva.

Ci siamo, si è prossimi al metaforico colpo di cannone. È bello incontrare vecchi amici conosciuti sui campi di regata come Massimo De Campo armatore di Selene che si congratula con Tommy per l'Italian Cup o Pier Alberto Setti, che mi ha affidato una delle barche più "godute" che abbia





Foto: Franco Profili

avuto, la cara Silverage che tante soddisfazioni ci ha regalato.

Sono a bordo per la regata di prova, test molto positivo per noi. Ottime partenze con Tommy timoniere aggressivo e perfettamente tarato nel suo sesto senso che sintetizza tempo e spazio regalando sensazioni molto incoraggianti. Non finiamo la prova, ci piace imitare i "pro" e risparmiare le energie.

Ci siamo, inizia la grande avventura, parte la prima prova. Io sono a terra e non ho cuore di seguire la regata con il binocolo, aspetto trepidante il ritorno di Kixxme che rientra con vistosi segni rossi sul mascone di sinistra. Si è verificata una collisione con la barca brasiliana ad un passaggio in boa per responsabilità di Rebel che si assume l'onere dei danni e Tommy rinuncia alla protesta. I nostri segni rossi spariranno con un po' di pasta abrasiva mentre i brasiliani, indenni dopo la traversata dell'Atlantico, rischiano l'affondamento davanti ad Ancona; però penso che se la siano cercata, la barca si chiama Touché. L'incidente penalizza il risultato che si attesta intorno al 20° posto. Se il buon gior-

no si vede al mattino i presagi non sono certo favorevoli, ma siamo all'inizio, bisogna essere positivi e rifuggire da ogni segno di "putraga". Altro elemento singolare è la condizione meteo, assimilabile a quella dei campionati invernali.

Mi sento un po' come Egeo a casa, scrutando il mare dalla mia finestra. La notte sento temporali, violente raffiche e scrosci di pioggia. Non vedo l'ora di imbarcarmi. Mercoledì pomeriggio vado a Marina Dorica ad attendere il rientro. Sono quasi tutti in porto e Kixxme non si vede ancora. Finalmente, a pomeriggio inoltrato, riconosco l'elegante silhouette del mio IMX che, sotto spi bianco (non ne abbiamo di altro colore), si avvicina al traguardo. I ragazzi sono stravolti ed abbruttiti dalla fatica. I racconti sono stringati e l'atteggiamento vagamente reticente. Tommy racconta di aver terminato il suo turno sotto al Conero e di essere sceso da basso per riposare. Erano fermi in bonaccia con tutte le altre barche ma al risveglio gli altri erano ripartiti mentre Kixxme ansaspava ancora nella mollana. Poi di nuovo vento, grandine, fulmini e saet-

te. Dopo la lunga siamo sempre sulla ventunesima posizione assoluta, piazzati decorosamente tra i corinthians. In banchina girano racconti epici, in particolare mi colpisce la narrazione di un simpatico "boia triestino" il quale mi racconta che proprio sotto il monte, a poca distanza dalla mollana, hanno preso raffiche da 56 nodi sotto una grandine che ha riempito il pozzetto con 10 cm di chicchi grandi come albicocche. La considerazione del verboso narratore è stata che con tanto bel ghiaccio è stato un vero peccato non avere uno spritz da sorseggiare.

La lunga è andata, siamo ancora in gara, il mondiale è tutto da giocare. Poi salgo a bordo io che posso dare un contributo importante al momento raddrizzante della barca e quindi alle sue prestazioni. Finalmente arriva giovedì e determinato mi imbarco. Il tempo è proprio invernale, mi vesto con la scaldina, ma di vento non se ne sente.

Bighelloniamo sino al tardo pomeriggio quando il comitato ci fa rientrare in concomitanza dell'entrata di un fresco scirocchetto. Si sentono com-

menti coloriti alla radio, come accade solitamente, ma è tardi ed il vento è molto variabile. Comincio ad innervosirmi, abbiamo bisogno di regatare, voglio la rimonta e rimangono solo due giornate.

Venerdì, penultimo giorno, il vento arriva. Facciamo un breve "breafing" motivazionale e, salvo qualche faccia "imputraghita", il morale è buono.

Inizia il rito delle procedure di partenza, le barche percorrono veloci l'allineamento e si vede di tutto. In questa fase debbo convincermi che la barca non è la mia per poter assistere impassibile ai mille pericolosi incroci e agli sfioramenti. Quando il pozzetto chiama velocità con il fatidico "fuori bene!!!!", sono molto riluttante a mettere le gambe fuori bordo e schiacciare nel timore di essere schiacciato a mia volta nel marasma. Vele che sbattono, urla concitate, si parte! Ottima partenza, boliniamo con i primi incrociando i mostri che iniziano a distendere i loro bordi. Il vento è fresco ed il mare formato, non è la nostra condizione ideale, ma siamo veloci e da-

vanti. Arriva il traverso di disimpegno prepariamo l'issata di spi. Due lunghezze, braccio in varea. La barca beccheggia vistosamente ma i due della prua si muovono con sicurezza.

Mezza lunghezza, su su su!!!! Valerio con le mani nastrate per lenire le "stimate del drizzista" manda a riva lo spi con ottimo tempismo. Giù fiocco e si prepari la stramba! Lo spi si apre ma desolati vediamo che due ferzi della base sono rimasti attaccati alla draglia di sinistra. Giù spi e su fiocco! La putraga dilaga mentre i nostri competitori stendono veloci il bordo allontanandosi. Su l'altro spi, mai mollare.

Navighiamo veloci scendendo di poppa ed il braccio esce dalla varea. Strambiamo per rimediare mentre il povero Gabriele viene insultato ferocemente. Non è la prima volta che perdiamo il braccio; la varea più volte controllata sembra ok, non resta che l'errore del prodiere. Finiamo ancora al 21° posto ma abbiamo ancora voglia di fare bene.

In attesa del secondo start, dopo la

solita indigesta pizzetta, cerchiamo di capire come sia successo e arriviamo alla conclusione che non c'è stato errore in issata ma per pura fatalità lo spi si è incastrato tra draglia e candeliera.

Iniziano di nuovo le procedure di partenza, ancora stress e tensione ma questa volta tutto fila liscio. Buona partenza, regatiamo bene e finiamo ottavi ovvero nella fascia dei primi dieci come ci eravamo prefissati sin dall'inizio, in considerazione della potenzialità della barca.

Sabato, ultimo giorno, speriamo che si facciano tre prove, dobbiamo risalire in classifica. Le condizioni meteo sono interessanti: sole, vento dai quadranti settentrionali 22/25 nodi e mare grosso, si preannuncia una competizione maschia come dicono con enfasi i ragazzi. Abbiamo l'arma vincente, il fiocco 4, piccolo e magro. Prendiamo qualche giro di strallo e carichiamo l'albero con la fiecca più spessa. Io, consapevole che se cadessi in mare con stivali e cerata affonderei come un sasso, indosso per la secon-





Foto: Franco Profili

da volta nella vita il salvagente (la prima lo indossai su Hironnelle in occasione di un fortunale da 78 nodi). Vengo imitato da altri dell'equipaggio. Iniziano le procedure di partenza. La bagarre è veramente impressionante, il vento urla e fischia tra le sartie, il fragore delle vele sventate, cazzate durante la danza della partenza è assordante. Partiamo molto bene, la barca potente cavalca le onde alte e frequenti con disinvoltura e Tommy "lavora il mare" con maestria. Siamo con il gruppo dei primi; arriviamo veloci alla boa di bolina. Nei cali di vento siamo forse poco potenti con il 4, alla seconda bolina valuteremo se dare il 3. Sarà una poppa entusiasmante. Lo spi pesante, giuncato con gli elastici, va a riva veloce e pulito, giù fiocco, tutto ok. L'apertura dello spi produce un'accelerazione esaltante, sembra di essere su una vettura sportiva quando il motore va in coppia. Il timoniere "gioca" con le onde sul filo della strapoggia con il boma che punta il cielo. Improvvisamente la barca s'ingavona sul cavo di un'onda rallentando vistosamente. Lo spi si apre sotto la penna staccandosi completamente dalla balumina di destra. Putraga...putragaaa ! Non è possibile. Ogni membro dell'equipaggio recita a modo suo il più colorito copione di invettive immaginabile per non dire peggio. Ovviamente non abbiamo un altro pesante e usare uno spi di grammatura inferiore significherebbe farlo scoppiare. Non ci resta che sperare in un calo di vento ed aspettare la seconda prova. Torniamo sconfitti dietro l'ar-

rivo scrutando intensamente il mare sopra vento ma non ci sono segnali di calo. Vediamo i passaggi delle barche con grande amarezza, nonostante lo spettacolo esaltante del mare agitato dal vento fresco sotto un sole che regala colori bellissimi nella trasparenza di un'aria piena di profumi salmastri. I grandi hanno tagliato ed assistiamo all'arrivo dei piccoli. Sentiamo il gracidiare della radio che trasmette una concitata richiesta di intervento medico; è Jasmine. Assistiamo ansiosi all'avvicinamento del gommone di assistenza ma ci tranquillizziamo, solo un brutto mal di mare. Intanto il vento non accenna a calare ed il comitato progetta tre prove di giornata. Assistiamo sconsolati alla seconda partenza e ci sentiamo oramai fuori dai giochi.

Quando la putraga aggredisce un gruppo si verifica un livellamento tra le varie individualità, come se ognuno sia un vaso che comunica con tutti gli altri e la putraga sia un liquido. E' andata, il vento non accenna a calare, rientriamo in porto.

Il Lupo vuole ostinatamente verificare se l'armo della barca non abbia qualche difetto che produce danni alle vele. Si fa mandare a riva ma la verifica non dà elementi di novità. Non pago smonta la varea del tangone che, ancora una volta, non presenta anomalia e la sottopone all'esame dell'esperto di Harken presente nello stand. Questa volta trova soddisfazione in quanto si evidenzia che la varea è sottodimensionata essendo indicata per scafi sino a 40 piedi; con i carichi di Kixx-

me (IMX 45) si deforma e lascia uscire il braccio. Ordiniamo la varea adatta e pensiamo ai prodieri che si sono succeduti a bordo, agli ingiusti impropri che hanno dovuto immeritabilmente subire.

Siamo già proiettati alla prossima sfida a Ravenna per il Campionato Italiano Assoluto ORC I, ma l'amarezza per aver perso quella che riteniamo un'opportunità irripetibile non ci consente di godere a pieno la magnifica festa di Marina Dorica. Putraga a parte, la manifestazione è stata un successo sia dal punto di vista tecnico organizzativo che da quello dell'evento nel suo complesso. Prestigioso il bronzo di *Enfant Terrible* che si dice abbia perso la vittoria per il ritardo nella preparazione della barca dovuto ad imprevisti nel refitting, ma la migliore performance dorica è stata realizzata, secondo me, dai bravissimi ragazzi di Jasmine nel gruppo B, non nuovi a prestazioni eccellenti come verificato anche al mondiale di Brindisi nel 2009.

Concludendo, rimane la stupenda sensazione di vitale effervescenza per un evento mondiale che per una settimana ha trasformato il nostro sonnolento porto in un vivace crogiuolo di lingue e dialetti diversi con la presenza di barche bellissime; peccato che il meteo quasi invernale abbia ostacolato la partecipazione della città all'evento ma voglio credere che non sia stata la nostra putraga a contagiare l'intero ambiente della marineria dorica.



Tommy Ronconi, skipper e timoniere di Kixxme

METEOR SPRING CUP

6 - 7 Aprile 2013

di Augusto Abbate

Alé anche questa è fatta. Così dicevo tra me e me mentre riponevo a prua della mia Musetta, anche in questa occasione barca giuria, l'ancora appena tirata su a mano nell'apposito vano.

E detta così sembrerebbe l'intima soddisfazione per un rognia risolta. No, tutt'altro! Era invece la piacevole consapevolezza di aver portato a casa con grande soddisfazione la prima nostra organizzazione di un Match Race Fiv di categoria 5.

Mentre tornavo a poppa con le mani nere del fango che l'ancora e la catena si erano portate dietro, guardavo i due equipaggi finalisti che volavano per rientrare, col vento al lasco, verso l'imboccatura del porto di Marina Dorica. Erano le prime ore del pomeriggio di una ventosissima prima domenica di aprile. Per questo la giuria aveva dovuto spostare il campo di regata nell'area a ridosso della parte finale della scogliera che si incontra subito a destra uscendo dal marina. Così i due finalisti hanno potuto portare a termine i loro match definendo il risultato finale.

Cinque equipaggi hanno partecipato alla competizione:

Timoniere	ID ISAF	Equipaggio 1	Equipaggio 2
ANTONICELLI SARA	ITASA31	PASSAMONTI FEDERICA	LACERRA IACOPO
CAPPANERA ENRICO	ITAEC88	HERBAJ MARTIN	RICCI TOMMASO
STEA VITO	ITAVS20	BELLEZZA GIANLUCA	GIUNTINI GIACOMO
BIANCHINI GIOVANNI	ITAGB156	AVALLONE LUCA	CICCOLA ANDREA
SARTINI FILIPPO	ITAFS91	CRUCIANI FRANCESCO	BAZZANI ANDREA



da sinistra: primo e secondo equipaggio classificato

Tutti si sono alternati su due barche identiche: i due meteor di proprietà dell'Assonautica. Tutti si sono dimostrati subito all'altezza della situazione.

In finale l'equipaggio Cappanera l'ha spuntata, al termine di tre combattuti match sull'altro finalista, Antonicelli. Il successo ottenuto dalla manifestazione, così come il tecnico e giudice federale Enrico Ceccolini, che ci ha condotto e guidato con i suoi sug-

gerimenti in questa nuova avventura, aveva pronosticato, ci danno l'entusiasmo e la volontà necessaria per proseguire in questa nuova attività. Cercheremo di migliorarne per quanto possibile la struttura e le caratteristiche, offrendo ai giovani velisti marchigiani, una opportunità nuova ed interessante per accrescere e completare la loro formazione.

Questo è l'obiettivo della Meteor Spring Cup che unita alla omologa Luca's Days ed al corso di match race che continueremo a proporre, potrà fornire un'offerta completa a quei ragazzi che dopo aver frequentato le scuole di vela sulle derive, vogliono e vorranno cimentarsi nel mondo del Match Race iniziando ad acquisirne i concetti, la tecnica e i numerosi e talvolta complessi regolamenti.

WWW.COLORWORKS-SRL.IT

COLORWORKS®

ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZATO

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

BAGNINI ASSOCIATI RIVIERA DEL CONERO
NUMANA - SIROLO



Questo obiettivo rientra in quel più ampio ragionamento che l'Assonautica sta maturando al suo interno e che presto, io spero, vorrà proporre agli altri circoli anconetani. Quello di creare cioè, in Marina Dorica, una scuola di vela completa, che utilizzando le peculiarità e le caratteristiche dei club aderenti, possa definire e costruire un'offerta ad ampio raggio per quei giovani che vogliono avvicinarsi e conoscere più da vicino il mondo della vela.

L'idea perciò sarebbe quella che ogni circolo, specializzandosi in una preci-

sa attività, (optimist, laser, 420, Wind surf, match race, ecc) possa contribuire, insieme agli altri, ad imbastire una virtuosa filiera che potrebbe meglio attrarre i giovani interessati all'attività velica agonistica, proponendo ad essi un'offerta completa e senza soluzioni di continuità per l'apprendimento di questo sport. Forse così, finalmente, si potrebbero raggiungere quelle economie di scala, la cui assenza ha talvolta reso critica, se non impossibile, la gestione economica di queste attività nei circoli che le hanno intrapreso. Intanto, in attesa che le idee

diventino realtà, ringrazio tutti quelli che hanno partecipato a questa prima edizione della M.S.C. Innanzitutto ringrazio i concorrenti tutti validissimi, poi quelli che hanno fornito l'assistenza sui gommoni, alla segreteria, ai giudici e infine all'essenziale lavoro di Aldo e Giovanni (se avessimo anche un Giacomo potremmo far concorrenza al famoso trio) che con raffinata ed esperta maestria hanno provveduto a mantenere in perfetto assetto i due meteor.

Appuntamento dunque a tutti per l'anno prossimo.



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 a PRANZO e TUTTE le SERE



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

Veleggiata di primavera

5 Maggio 2013

di Augusto Abbate

Ritorna maggio, ritornano le rondini e ritorna la Veleggiata di Primavera.

Ci mettiamo al lavoro con la solita organizzazione e con alcune idee di migliorie in testa.

La manifestazione è stata abbinata, come già negli anni scorsi, alla raccolta fondi per l'**AIL**, l'Associazione Italiana Leucemie, che ha messo in palio un trofeo per il primo assoluto e un bel cesto alimentare sorteggiato tra tutti gli armatori presenti alla premiazione e che inoltre ha offerto ai partecipanti la colazione la mattina della regata. Ci ha fatto grandissimo piacere la presenza, in un paio delle barche partecipanti, di alcuni loro pazienti.

Trentacinque imbarcazioni iscritte e trentacinque partite. Un bel risultato che ha gratificato tutti quelli che hanno partecipato e collaborato alla buona riuscita dell'evento.

Ci eravamo preparati per tempo: due nuovi striscioni, nuove coppe, nuovi gadget.

Abbiamo esagerato sulla quantità del rinfresco: risultato un po' troppo abbondante! Eppure la sala della sede, alle 18 della domenica per le premiazioni, era piena come per le passate edizioni: chissà forse avevano già tutti fatto uno spuntino. Ne terremo debito conto nei prossimi eventi.

All'inizio della settimana precedente la regata, dalla Capitaneria di Porto ci è arrivato il divieto di usare la *solita* zona. Quella a un miglio scarso dall'uscita in mare del Marina Dorica che *solitamente* ci viene assegnata e dove, *solitamente*, mettevamo le boe nei *soliti* punti predefiniti per il *solito* triangolo non posto al vento.

Ci hanno detto che quel giorno, più o meno alla stessa ora della nostra veleggiata ci sarebbe stata una manifestazione delle italiane gloriose Freccie Tricolori. Orca! 'Ubi major minor cessat' e il *minor* allora raccogliendo le sue barche, i suoi gommoni e il 'Mamo' è migrato per la nuova *location*. La C.P. ci aveva concesso la zona da-

vanti al Passetto. Non tutti i mali vengono per nuocere giacché regatare davanti all'icona di Ancona è sempre bello ed emozionante e tutto al solo costo di qualche gallone di gasolio in più. Dunque nessun problema. Inoltre il comitato di regata, in accordo con quello organizzativo, ha voluto nell'occasione variare la struttura del percorso: non più tre boe messe in punti prestabiliti, ma un triangolo perfettamente al vento che ha offerto veri lati di bolina e veri lati di lasco. Sarà cosa buona e giusta che questa modifica temporanea diventi regola permanente.

Qualche giorno prima della regata forti patemi d'animo ci hanno procurato le previsioni meteorologiche che prevedevano pioggia e zero vento per la domenica. Dubbi e perplessità e lo spettro di dover annullare tutto e di rimandare di una settimana. Abbiamo voluto pensare positivo e ci è andata bene. E la regola si riconferma: a meno di avvisi di burrasche e di catacli-





smi vari e pur coscienti del rischio di raddoppiare i costi per l'organizzazione, si va comunque in mare, dietro la barca giuria e si aspetta l'ammainata dell'Intelligenza. Così è stato e siamo stati premiati: quelle previsioni, pur se azzeccate da un punto di vista generale, alla fine si sono dimostrate errate per difetto relativamente al vento e in eccesso per la pioggia. Meglio così.

Dunque siamo partiti con un vento da Est intorno ai sei nodi che ci ha permesso di fare i due classici giri offrendo ai regatanti due boline e quattro laschi molto tecnici. La presenza del vento leggero e di una corrente da sud est ha premiato quelli che hanno azzeccato la tattica, come sempre. Quattro OCS in partenza e qualche urlò; qualche altro alle boe di percorso. Anche qui come sempre.

Alcune considerazioni.

Il problema degli accorpamenti delle classi: ascoltati alcuni *umori* di prima e dopo la regata voglio fare una riflessione su questo argomento. Se una classe è fatta di poche se non, come spesso avviene, di una sola barca, bisogna inserirla in un'altra più numerosa per verificare se degna di essere premiata. Così facendo la si penalizza o la si agevola a seconda che lo spostamento in un altro raggruppamento sia verso il basso o verso l'alto, aumentandone o diminuendone con un coefficiente, il tempo reale utilizzato per completare il percorso. Ciò determina grande soddisfazione nell'accorpato quando il trasferimento, in base al risultato finale, gli è stato favorevole e uno stato d'animo inverso nei componenti della classe che, loro malgrado, lo hanno dovuto accoglie-

re. Tutto al contrario quando ad essere favoriti sono questi ultimi. E' ovvio ed è nelle umane cose.

E' evidente che tutto sta nella bontà del coefficiente. Questo, se pur calcolato studiando attentamente i tempi medi nelle varie classi nelle numerose passate edizioni, resta pur sempre un valore empirico, che non sempre può risultare corretto e quindi non sempre può apparire equo nel definire le classifiche. Si può certamente provare a modificarlo e siamo pronti ad ascoltare suggerimenti e proposte e quindi eventualmente a ridefinirlo. Certo è che l'attuale coefficiente non è stato deciso per favorire o danneggiare di proposito alcune barche rispetto ad altre. Ciò tanto per esser chiari. L'organizzazione ha da badare ad altro.

La formula di regata è quella definita come 'libera'. L'abbiamo adottata, insieme al sistema ORC riservato ai possessori di idoneo certificato, dopo l'affiliazione alla Fiv. La libera come ben si sa divide i concorrenti in classi, dove l'unico elemento preso in considerazione è la lunghezza fuori tutto e non prevede il calcolo di un tempo compensato all'interno delle classi stesse. E' una formula valida? Giusta? Probabilmente non è la migliore. Probabilmente, anzi, sicuramente, era più corretta quella che utilizzavamo prima. Quella faceva meglio giustizia nel definire gli ordini di arrivo. Ma se gioforza si è dovuto adottare la formula 'libera' questa ora è la legge e come dicevano i nostri antichi saggi '*dura lex, sed lex*'. ... Un tentativo per provare a migliorare la definizione delle classifiche può essere quella di suddividere le barche in ulteriori due ma-

xi raggruppamenti: crociera e regata, utilizzando opportuni parametri facili da identificare e verificare. Ci penseremo.

Due parole sugli OCS: ce ne sono stati più d'uno, questa volta. A me non piace l'attuale regola che ci siamo dati e cioè quella di aumentare di una seppur significativa percentuale il tempo totale a mo' di riparazione nei confronti dei regatanti corretti. Secondo me chi parte OCS può annullare l'infrazione semplicemente rientrando dagli estremi della linea, così come prevedono le regole di regata (si parte in regime di lettera 'P'). Se non lo fa deve essere squalificato.

L'ultima considerazione. Per organizzare e mettere in campo una regata ci vogliono tante cose: innanzitutto persone che dedicano a questa buona parte del loro tempo libero; eppoi, cosa niente affatto secondaria, ci vuole denaro. Coi tempi che corrono e con gli sponsor che latitano (un grazie infinito a quelli che invece ancora ci supportano e sopportano), bisogna stare attenti alla gestione economica. Tra i costi che dobbiamo sostenere c'è anche quello dell'autoambulanza che staziona in Marina Dorica per tutto il tempo della regata. Non è un costo indifferente. Mi chiedo, e questa è la mia personale posizione e non quella ufficiale dell'ASD Assonautica che presiedo ne tanto meno quella dell'Assonautica della quale sono un dirigente: che senso ha avere un'autoambulanza in Marina Dorica pronta in banchina, quando il campo di regata è lontano e quindi, facendo tutti gli scongiuri del caso, qualora si dovesse verificare un malaugurato incidente, il trasporto dal mare alla stessa banchina del malcapitato impiegherebbe molto di più del tempo occorrente a un'altra autoambulanza, chiamata nel momento dell'incidente, a raggiungere il molo più vicino? Credo che sia ora di parlarne con la C.P. di Ancona.

Bene. Ho finito le considerazioni.

Cari amici io e il mio equipaggio ci siamo divertiti: spero anche tutti quelli delle altre trentaquattro barche e dunque vi aspetto tutti e sempre più numerosi al nostro prossimo appuntamento, quello dalla **Veleggiata di Autunno del 29 settembre**.

Ciao e buon vento a tutti.

Conerissimo 2013

di Augusto Abbate

Ore 11,00 di domenica 2 giugno 2013: precisamente un anno, meno un giorno, dalla precedente edizione. Eccoci di nuovo tutti in fila, a prendere la posizione migliore sulla linea di partenza della Conerissimo. Grida, urla, qualche imprecazione e poi, ammainata l'ultima bandiera, si parte e si va per la diciassettesima edizione.

Dopo un po' il mucchio selvaggio si disperde, ritornano i grandi spazi e torna il silenzio. Tornano a parlare solo le vele e il 'cazza!' e il 'molla!' dei timonieri a quelli che le regolano.

Nonostante le previsioni meteorologiche che per tutta la settimana ci avevano promesso sicura assenza di vento, siamo partiti in perfetto orario. Cinquanta imbarcazioni al via, quarantanove all'arrivo, una ritirata, una OCS. Vento da sud-est costante in direzione e con intensità dai 4 ai 9 nodi. Risultato: 12 miglia di gran bella re-

gata, che ha soddisfatto tutti gli equipaggi che sulle loro barche, talvolta grandi, spesso medie e poche piccole si sono dati battaglia lungo tutto il percorso. Una menzione particolare va a uno dei due nostri meteor che, condotto da Vincenzo Caccuri, è riuscito a non arrivare ultimo.

Anche quest'anno una piccola variazione al programma: così come la volta scorsa la nostra manifestazione è coincisa con quella dei sub-pescasportivi (ma ce lo fanno apposta?), che dal Passetto al Trave hanno occupato la prima fascia di mare davanti alla costa. I nostri regatanti, avvisati per tempo al briefing e con un apposito comunicato ufficiale, si sono tenuti diligentemente al largo di quella fascia, lasciando così quei fondali a disposizione dei sub e non delle proprie chiglie.....

Bella giornata dunque, nel solito fantastico scenario della Riviera del Co-

nero. Forse, di questa strana primavera, il primo giorno che ci ha regalato bel mare, bel sole e bel vento e che ci ha riavvicinati all'idea dell'estate che prima o poi arriverà.

In classifica generale il glorioso GAP IV di Giovanni Steconi ha messo tutti in fila seguito da WILL DOG di Claudio Ciarmatori e da AMARAMENTE dell'armatore Dorian Mazzoni che, udite, udite, regata sotto i colori dello Y.C. Cortina D'Ampezzo!!.

(Può essere un'idea per la nostra A.S.D. : per questo inverno potremmo affiliarci alla F.I.S.I. e aprire una sezione 'sciatori' e magari ricambiare i cortinesi con la presenza di nostri soci a gareggiare sulle loro nevi).

Ok ritorniamo seri e ritorniamo al nostro Conerissimo.

Anche questa volta qualche 'mugugno' dopo l'esposizione delle classifiche. Nel regolamento indicato nel



bando di quest'anno avevamo diviso la flotta in due categorie principali: Regata e Crociera. Sempre seguendo l'idea di equilibrare meglio le barche iscritte e stilare classifiche più rispettose delle caratteristiche dei concorrenti.

Alcuni semplici parametri indicati nel modulo di iscrizione, compilati e sottoscritti dagli armatori, ci hanno permesso di distribuire le imbarcazioni nelle categorie più 'appropriate'. Resta però il problema degli accorpamenti (solo verso l'alto questa volta), che non sempre riesce a mettere tutti d'accordo.

E resta il problema delle dichiarazioni 'fasulle' (*per errore o per malizia?*) sui parametri. Per il futuro ci proponiamo di controllarle meglio. Anzi a questo proposito credo che dalle prossime edizioni lasceremo, in sede Assonautica, a disposizione degli armatori e dei loro equipaggi, i moduli di iscrizione di tutti di modo che ognuno possa controllare, qualora lo volesse, la correttezza delle altrui dichiarazioni.

Alla premiazione tanta gente.

Ci ha fatto ovviamente grande piacere e come sempre ha di molto gratificato tutti: gli organizzatori, la segrete-

ria e quanti e quante hanno dato una mano a 'fare', che ce ne è sempre bisogno.

Al contrario della veleggiata di Primavera, il buffet è risultato, ahimè, scarso. Un po' forse perché abbiamo sbagliato i conti e un po' forse perché questa volta i graditi ospiti non avevano già fatto lo spuntino. Ci rifaremo la prossima volta: promesso!

Ciao e buon vento a tutti.

Le classifiche complete di tutte le nostre manifestazioni (comprese quelle "storiche" di tutti gli scorsi anni) sono sempre consultabili sul nostro sito www.assonautica.an.it, insieme alle foto.



Musetta con la nostra scuola di vela

IL RISPARMIO SULLA CRESTA DELL'ONDA

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

**NAUTICA
MONTECRISTO**

**e-mail: nauticamontecristo@libero.it
mob 3454788101 Renato Rossini
SEDE OPERATIVA VIA MATTEI 42 - ANCONA**

Gita scolastica con le vele

Per il secondo anno consecutivo gli studenti dell'Istituto Cuppari di Jesi sono venuti a trovarci, il 18 maggio, per una "gita scolastica" fuori dell'ordinario: una bella veleggiata lungo la riviera del Conero, preceduta da una chiacchierata sui rudimenti della vela e su quello che la vela ha rappresentato nella storia umana. Cioè moltissimo, se pensiamo che tutte le scoperte geografiche sono state fatte a vela. Ma un altro aspetto ha interessato i ragazzi: la vela è ecologica ed economica, quindi "sostenibile", ed è l'unico mezzo col quale, ancora oggi, si può fare un giro attorno alla Terra senza scalo, se escludiamo di salire su una stazione spaziale orbitante.

Dunque una bella giornata, meno dura di quella dello scorso anno ma con un bel vento e mare calmo. Quattro le nostre barche, Settima Luna di Cecchi-Zaccone – Nina di Aldo Scandali – Hirondele di Graziosi-Iacobone e Corallo di Mastantuono, dodici i ragazzi (più la Prof. Katia Mastantuono, promotrice dell'evento), tutti a turno al timone e alle manovre. Saliti a bordo col titolo di "parabordi", sono scesi come "mezzi marinai", il che è un bel passo avanti in mezza giornata!



Banca Marche

www.bancamarche.it



Telefonare in Croazia con una SIM locale

di Mauro Tiriduzzi

Desidero fornire ai soci alcune informazioni, a me rivelatesi preziose, su come ricaricare dall'Italia una sim card croata. In particolare, mi riferirò al gestore VIP.

Fino a pochi mesi fa era sufficiente inviare all'indirizzo sluzba.za.korisnike@vipnet.hr il proprio numero da ricaricare e il codice di un "grattino" Vodafone. Ora non è più così.

Prima della ricarica, è comunque opportuno scrivere all'indirizzo ipt@ipt.hr per comunicare il proprio numero croato: in tal modo esso verrà inserito in una loro "secure list" al fine di permettere un acquisto dall'Italia senza problemi. La risposta perviene generalmente, via email, entro 48 ore.

Prima di tutto, inserire la SIM nel proprio cellulare (ciò sarà comunque utile per la procedura di ricarica) e attendere il collegamento con il gestore telefonico (nel nostro caso, con Vodafone). Digitare *101# per verificare il proprio credito. Si riceverà subito un messaggio, in croato, indicante il credito residuo e la scadenza della sim. Ciò funziona anche con una scheda dati da utilizzare con una chiavetta internet.

Per la ricarica vera e propria, collegarsi ad internet, aprire in proprio browser e andare al sito <http://www.bonbonijera.hr/>. Il sito è solo in croato. Nella homepage di bonbonijera.hr sono presenti le icone di molti gestori telefonici. Nel nostro caso, clicchiamo su VIP. Apparirà una schermata con gli importi opzionali di ricarica. Mi risulta che, al momento, con questo sistema siano possibili dall'Italia solo acquisti da 15 kn a 50 kn.

Scegliere il voucher che si intende acquistare e metterlo nel carrello (DO-DAJ U KOŠARICU).

Apparirà una schermata dove, intuitivamente, si dovrà digitare il proprio numero nel campo bianco, verificata la correttezza del prefisso. In questa schermata appaiono alcune importanti indicazioni. Moja košarica = il mio carrello. In rosso è scritto: Provjerite jeste li upisali ispravno predbroj i broj mobitela = verificare il prefisso e il numero del cellulare; in grigio: Aktivacijski kod bit će poslan SMS-om na uneseni broj = il codice di attivazione sarà inviato via SMS al numero inserito.

Cliccando su UKLONI si rimuove la scelta dal carrello e si può iniziare dal principio.

A questo punto, verificata la correttezza dei dati inseriti, procedere con il checkout, cliccando „ZAVRŠI KUP-NJU“ (termina acquisto). Cliccare OK nel pop-up bianco successivo, per accettare le condizioni di acquisto.

La schermata successiva mostrerà il logo delle carte di credito VISA e MasterCard, Eureka! Questa schermata è multilingue. Controllare nei due campi bianchi il prefisso e il numero, quindi inserire il segno di spunta sottostante; per procedere, volendo continuare in croato, cliccare NASTAVI.

Nella schermata successiva, inserire i dati della propria carta di credito (va molto bene anche la postepay) e andare avanti con PROSLIJEDI.

Al termine della procedura apparirà una schermata che indicherà, fra le due linee orizzontali, il numero da ricaricare e la data entro cui sarà vali-

do il codice che, nel frattempo e molto tempestivamente, è stato inviato con un sms al numero la cui scheda era stata precedentemente inserita nel cellulare. Da sottolineare che in questa schermata NON è indicato il codice per la ricarica, codice di cui si può chiedere peraltro un ulteriore invio con sms cliccando „ponovo poslani SMS-om“. Si può stampare la ricevuta o conservarla come file pdf. Digitare quindi il codice di attivazione *103*numero_di_14_cifre# nel proprio cellulare e premere invio.

La ricarica è stata effettuata! Verificare i dati aggiornati, credito e scadenza, digitando nuovamente *101#.

Ricordo che l'estensione del periodo d'uso della sim dipende dall'importo della ricarica. In particolare, una ricarica da 30 kn corrisponde ad un'estensione di soli 8 giorni; 50 kn prolungano il periodo di 75 giorni, 100 kn di 150 giorni, 150 kn di 180 giorni e 200 kn di 225 giorni. Dopo la scadenza si hanno a disposizione 270 giorni per ricaricare la scheda e riattivare l'account.

Nota redazionale: a questo punto potreste anche aver comprato, invece di una SIM, una casetta da ristrutturare sullo scoglio di Blitvenica, o un piccolo gregge di pecore a Pag; però avrete fatto un corso intensivo di Croato, che è sempre utile per fare gli educati al ristorante, invece dei soliti "cruka", "pivo" e segni con le mani. Scherzavamo! Grazie, Mauro, ce la metteremo tutta.

METANO ANCONA s.r.l.

LPG AND NGV SYSTEMS



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 sondaggio

di Cesare Spada

156 volte bravi, questo è il numero di voi che ha compilato il sondaggio e ci ha dato molti spunti di riflessione. La piattaforma online che abbiamo utilizzato per i sondaggi si chiama "www.constantcontact.com", ma ce ne sono innumerevoli, sia a pagamento che gratuite. C'è addirittura chi guadagna partecipando a sondaggi (www.sondaggiaretribuiti.eu), ma non è il nostro caso!

Ecco un breve riassunto delle vostre risposte:

Le proposte di attività in sede che hanno destato maggior interesse sono il **"Corso di primo soccorso"**, seguito dall' **"Incontro scambio itinerari"** e dal **"Corso tecnologie per la vela"**.

Il salone nautico di Genova rimane sempre, nonostante la crisi, una gita **"d'obbligo"** per tutti i diportisti ed infatti guadagna la preferenza dei soci. A seguire la visita all' **"arsenale di Venezia"** ed infine la gita giornaliera **"cultura ed enogastronomia marchigiana"**.

La preferenza principale invece per le regate va alla **Veleggiata d'autunno**, seguita dalla **Regata del Conero** ed infine dalla **veleggiata di Natale**.

La gran parte dei soci (70%) sono a conoscenza del progetto Meteor ma restanti (30%) non sapevano dell'esistenza di queste meravigliose monotipi di cui potranno usufruire da subito.

Praticamente **la totalità (91%) dei soci legge regolarmente il periodico Assonautica**, che **risponde alle loro aspettative** e deve **continuare la sua pubblicazione** senza grandi modifiche. Una metà (51%) ritiene però che la stampa cartacea possa essere sostituita dall'invio via internet. Tra i **suggerimenti principali** ci sono quelli di una **maggiore partecipazione alla redazione di articoli** (il nostro ex presidente Gianfranco Iacobone che ne cura la redazione ne sarà felice...), trattare e approfondire **argomenti di carattere tecnico/scientifico** o di aggiornamento sul mondo della nautica, **pubblicare foto scattate durante le vacanze in barca**,

più **attenzione ad argomenti "rosa"** ed inserimento di una **rubrica di vendita e scambio prodotti nautici**.

Molti soci (60%) sono **disponibili a pagare fino a 25 Euro** per una cena o iniziativa in sede, la **stragrande maggioranza (oltre il 90%) giudica adeguate le informazioni verso i soci**, solo un ristrettissimo numero (5%) le giudica scarse.

Le iniziative di carattere generale maggiormente suggerite al comitato sono: **incentivare la formazione di equipaggi** per regate locali o flottiglie in crociera, **organizzare corsi per skipper e istruttori veloci**, **approfondire maggiormente argomenti sulla pesca**, incentivare **lo scambio tra le varie anime associative** ed infine proiettare video o film a tema.

Quelle che seguono sono alcune delle tabelle numeriche più significative. Ora, sulla base delle vostre indicazioni, il Comitato Esecutivo potrà programmare meglio la nostra attività.

Esprimi il tuo interesse per le seguenti attività in sede:

1 = poco, 2 = medio, 3 = molto

	1	2	3
Corso meteorologia	23 16%	65 45%	56 39%
Corso motori marini	41 28%	57 40%	46 32%
Corso patenti	70 49%	35 24%	39 27%
Corso cucina marinara	72 50%	47 33%	25 17%
Corso inglese nautico	49 34%	57 40%	38 26%
Corso di fotografia subacquea	89 62%	36 25%	19 13%
Incontri con navigatori oceanici (gratis)	30 21%	62 43%	52 36%
Incontro scambio itinerari in Croazia e Grecia (gratis)	27 19%	57 40%	60 42%
Corso di primo soccorso a bordo (gratis)	12 8%	54 38%	78 54%



Esprimi il tuo interesse per le seguenti attività:

1 = poco, 2 = medio, 3 = molto

	1	2	3
Guida all'assaggio di vini	63 45%	55 39%	22 16%
Corso di chitarra	116 83%	14 10%	10 7%
Incontro di lettura di opere classiche o libri della biblioteca (gratis)	89 64%	37 26%	14 10%
Corso di iniziazione alla Subacquea	67 48%	50 36%	23 16%
Corso di fotografia	60 43%	51 36%	29 21%
Corso tecnologie per la vela (attrezzature di coperta, elettronica, energia, cime, vele ecc.)	29 21%	44 31%	67 48%
Corso attrezzature per i diversi tipi di pesca	64 46%	39 28%	37 26%
Cene a tema	63 45%	45 32%	32 23%

Sei a conoscenza del progetto Meteor ?

Si	107	68.5%
No	38	24.3%
No Responses	11	7.0%
Total	156	100%

Desideriamo avere un tuo parere sul nostro periodico "Newsletter Assonautica Ancona"

1 = Si, 2 = No

	1	2
Leggi regolarmente il periodico ?	127 88%	17 12%
Il periodico ti piace e risponde alle tue aspettative ?	132 92%	12 8%
Ritieni che la sua pubblicazione debba essere continuata ?	130 90%	14 10%
Ritieni che possa essere sostituito da una newsletter via internet ?	76 53%	68 47%
Sia che si tratti di una versione cartacea che elettronica, hai modifiche da proporre ?	15 10%	129 90%

Le informazioni che ricevi via mail dall' Assonautica sono:

Scarse	5	3.2%
Adeguate	145	92.9%
Eccessive	1	<1%
No Responses	5	3.2%
Total	156	100%

La lampada led a bordo

di Fabio Balducci

Oggi sempre più si stanno diffondendo le lampade a basso consumo ed in particolare nel settore nautico le lampade led. Cerchiamo in questo articolo di fare chiarezza sui pregi e difetti di queste lampade, ma soprattutto di avere le conoscenze tecniche per poter acquistare i modelli adatti al nostro impianto.

Tutto inizia nel lontano 1962 quando Nick Holonyak Jr crea il primo diodo emettitore di luce (LED acronimo di Light Emitting Diode), un dispositivo che oltre alla funzione di diodo (lascia passare la corrente in una sola direzione, analogamente alla valvola di non ritorno in idraulica) emette luce quando attraversato da corrente.

Fino a pochi anni fa però la funzione del led è stata solo quella di lampada spia o di segnalazione, per la sua bassa potenza luminosa e per la apprezzata capacità di emettere luce di colori diversi: tipico è l'esempio delle spie rosse che indicano uno stato di arresto e che diventano verdi in marcia.

Ma torniamo a bordo; le lampade led rappresentano un'ottima soluzione per risparmiare energia in quanto riescono a sfruttare meglio delle lampade a filamento l'energia elettrica che gli somministriamo. Altro grande vantaggio di questo tipo di lampade è di essere allo stato solido e quindi praticamente insensibili alle vibrazioni, garantendo quindi una grande affidabilità. Anche la loro durata (media garantita dai vari costruttori) è di circa 50000 ore contro le 3000-5000 dichiarate per le lampade a filamento.

Veniamo ora alle cose a cui prestare attenzione quando si decide di sostituire una lampada a filamento con una led senza diminuire l'illuminazione della nostra barca. Quando acquistiamo una lampada dobbiamo verificare le sue caratteristiche tecniche che devono essere obbligatoriamente riportate sulla confezione.

Tensione di funzionamento: le lampade adatte alla nostra barca dovranno avere un range di tensione appli-

cabile di 10-15V (spesso si trovano con 10-30 V per essere montate anche su impianti 24 V). Evitate di acquistare lampade con un minore range poichè si rischia di bruciare il circuito di alimentazione della lampada stessa (disposto sul circuito stampato dietro i led). In commercio si trovano lampade 12V molto economiche ma con un range basso adatte per gli impianti a terra con alimentatore che genera una tensione costante. In barca la tensione dell'impianto varia da 10.5 (batteria praticamente scarica o carico applicato momentaneamente molto elevato tipo il salpancore) a 14.5 V quando il caricabatterie è in fase di boost oppure abbiamo il motore in moto (13.6-14V a seconda degli impianti). Anche le lampade per uso automobilistico non sono sempre adatte in quanto molto spesso hanno inserita nel loro circuito una resistenza che ne aumenta l'assorbimento in modo tale da "ingannare" i dispositivi che segnalano eventuali lampade bruciate (approfondiremo più avanti questo aspetto).

Potenza assorbita: i valori sono normalmente molto più bassi dell'analogica lampada che cerchiamo di sostituire, ma attenzione a non esagerare con la riduzione in quanto si avrà una diminuzione di luminosità. È per questo che occorre tener presente anche la luminosità dichiarata dal costruttore.

Luminosità: si misura in lumen. Traslando la definizione rigorosa di questa unità di misura diciamo che una lampada alogena da 10 W emette 100-110 lumen e la lampada led con cui la sostituiremo deve emetterne altrettanti. In commercio troviamo lampade led da 100 lumen a luce calda e 120 a luce fredda a fronte della stessa potenza (circa 1.8-2.2 W) assorbita. Già con questi dati possiamo vedere il rapporto delle potenze assorbite tra lampade led e a filamento che vale circa 1:5. E questo valore è il riferimento da tenere in considerazione nelle sostituzioni se non vogliamo ridurre la luminosità all'interno delle

nostre cabine. Una lampada da 10 W viene ottimamente sostituita da una lampada led da 2.2 w. Evitate di cedere a chi promette di sostituire i bulbi da 10 W con un led da 1 W poichè resterete delusi dalla minore luminosità totale. La colpa in questo caso non è del led, ma di chi ne esalta le prestazioni più del dovuto.

Temperatura di colore: è il parametro numerico che esprime la differenza tra quella che chiamiamo luce fredda e luce calda; si misura in Kelvin -°K. Un valore elevato significa che si accentua la parte azzurra della radiazione visibile, un valore basso che si accentua la parte rossa della radiazione visibile. Troviamo lampade con diverse tonalità di bianco, "calda" con sfumature tendenti al giallo, "fredda" con sfumature tendenti all'azzurro.

I valori sono normati (UNI 12464) e precisamente: bianco caldo se minore di 3300 °K, bianco neutro tra i 3300 e i 5300 °K, bianco freddo se superiore ai 5300 °K. (le lampade a filamento, alogene e non, restano tutte nel settore del bianco caldo).

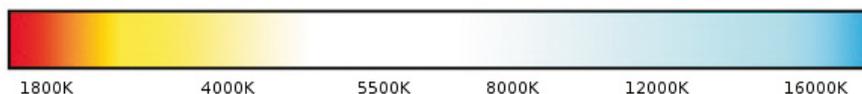
In commercio troviamo lampade led con varie tonalità e possiamo scegliere quella che più ci piace tenendo presente che la massima resa della lampada led si ha per le tonalità fredde (cioè è massimo il rapporto tra lumen emessi e potenza assorbita).

Tipo di attacco: è l'interfaccia meccanica con cui la lampada si fissa al portalampade che contiene anche i contatti elettrici. Ne esistono moltissimi tipi, vediamo quali sono le sigle dei più comuni a bordo.

G4: interasse 4 mm tipico delle alogene tutto vetro da 2, 5 e 10 W. La sua variante GU4 è usata per le dicroiche (i faretti con la parabola iridescente) di pari potenza (vetro MR11) ed ha una o due scanalature laterali che servono per trattenere la lampada in posizione nel portalampade

G5.3: interasse 5.3mm tipico delle lampade dicroiche alogene da 35-50 W (vetro MR16) analogamente al GU4 esiste anche l'attacco GU5.3

BA15S, BA15D: usato nei fanali di via è un attacco cilindrico con due piolini laterali di fermo simmetrici. Il suffisso S o D indica la presenza di un



polo singolo nella parte inferiore (S) o due poli (D). Verificare quale attacco ci serve smontando una lampada BAY15S, BAY15D: anche questo attacco è frequente a bordo e si differenzia dal precedente per l'asimmetria dei polini di fermo. Non è intercambiabile con il precedente anche se il diametro dell'attacco è lo stesso, quindi attenzione.

SV8.5: attacco tipico delle lampade a siluro che ha le estremità coniche estroflesse, mentre la sua variante SV8.5BE ha i con i rivolti verso l'interno. Attenzione all'acquisto di queste lampade poiché occorre anche verificare la lunghezza della lampada stessa: esistono modelli diversi, frequenti a bordo sono il 35 e 43 mm, ma sempre meglio verificare la lampada esistente.

Ultime considerazioni per la sostituzione delle lampade tradizionali con analoghe a led relativa ai fanali di via. Saremmo tutti più contenti di compere tutte lampade uguali a luce bianca, ma per il rosso ed il verde è obbligatorio prendere le apposite lampade colorate rosso e verde altrimenti nella vista a distanza si perde l'effetto del colore e viene meno la fondamentale funzione di sicurezza alla navigazione di questi dispositivi. Se sostituite le luci di via con delle lampade led potreste vedere sul quadro elettrico lampeggiare le spie che indicano l'accensione di queste lampade (tipico di quei quadretti elettrici in cui è disegnata la sagoma della barca con dei led che indicano l'accensione delle varie lampade). Ciò succede poiché l'impianto è dotato di un piccolo circuito elettronico che controlla l'assorbimento della lampada ad esso collegata e se questo è minore di un certo valore segnala che la lampada è bruciata o comunque vi è una anomalia nell'impianto. Bene, ma fino a qualche anno fa questi sistemi erano tarati sull'assorbimento delle lampade a filamento e quindi "sentono" la lampada bruciata se non circola almeno una corrente di 0.5-0.6 A nel circuito; una lampada da 10W a filamento assorbe infatti 0.85 A ma l'equivalente a led (2.2W) ne assorbe 0.18 quindi è "invisibile" all'impianto di controllo. Oggi i costruttori si sono adeguati alla situazione ed i nuovi dispositivi di controllo sono molto più sensibili e quindi in grado di riconoscere le lampade led dando quindi le giuste indicazioni. Per chi sostituisce le lampade su impianti di qualche anno, ci sono solo due alternative logiche: accetta-

re il "lampeggio" e quindi non avere la funzione di controllo della lampada bruciata (che comunque nel caso del led è una cosa molto improbabile) oppure sostituire l'impianto di controllo con uno di nuovo tipo: il costo del circuito è intorno ai 100-150 € più l'eventuale manodopera per la sostituzione e/o adattamento. Una ulteriore alternativa da non prendere in considerazione è quella di mettere una resistenza in serie alla lampada led per aumentarne l'assorbimento in modo che il circuito di controllo la veda, ma se mettiamo le lampade per risparmiare energia perché dobbiamo aumentarne il consumo solo per

non vedere lampeggiare un led? Certo diverso è il caso delle automobili in quanto le lampade funzionano solo a motore acceso e quindi non ci sono problemi di autonomia delle batterie. Per concludere, una curiosità sulle lampade led: la loro luce non contiene raggi ultravioletti e quindi possiamo tenerle accese senza che queste attirino le zanzare, animali molto sensibili ai raggi UV ed in misura minore ai raggi infrarossi. Ma la cosa che più le attrae è la nostra pelle per cui in baia accendiamo le lampade led, ma portiamo comunque anche il repellente!

Buon vento a tutti!

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

Notizie

LA BANDIERA BLU A MARINA DORICA

Per il terzo anno consecutivo abbiamo avuto la bandiera blu, che riconosce l'impegno ambientale di Marina Dorica per tutti gli aspetti: ciclo dei rifiuti, dragaggi, area carenaggi, ricircolo delle acque, ecc. È un riconoscimento importante che assume maggiore significato in quanto le Marche hanno avuto ben 18 bandiere blu, risulta la Regione con il maggior numero di bandiere in rapporto alla lunghezza della nostra costa.



CHARTER OCCASIONALE LIBERALIZZATO

Come abbiamo già comunicato, è stata semplificata la normativa per effettuare il charter occasionale con la propria barca, o per affidare la stessa ad una compagnia di charter professionale. La nuova normativa si basa sulla legge "Liberalizzazioni" del 24 gennaio 2012, n. 1, convertita con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27. È stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (n. 88 del 15 aprile 2013) il decreto interministeriale che definisce le modalità operative per svolgere questa attività.

CONTROLLI IN MARE MENO RIPETITIVI

Si razionalizzano i controlli in mare da parte delle diverse Forze: un bollino adesivo di conformità, di colore diverso per ciascun mese, sarà rilasciato dopo un primo controllo in mare senza contestazioni, in modo da evitare successivi ed inutili controlli.

CROCIERA SOCIALE IN TURCHIA, APPENA TORNATI

La crociera sociale in Turchia, con quattro belle barche di 44 piedi noleggiate a Goccek (più due degli amici di Ondanomala), è appena finita ed è andata benissimo: nel prossimo numero racconti e foto (intanto anticipiamo la foto, a caso, di uno degli skipper).



CROAZIA NELLA UNIONE EUROPEA: COME PRIMA

Per ora nessun cambiamento in Croazia, dopo l'adesione alla UE: stesse procedure (sgraditissime) di ingresso e uscita, almeno fino al 2015, stesse tasse (di navigazione e di soggiorno). Eliminata solo la lista dei cambi equipaggio (quella con la banda rossa) che però di fatto era già sparita.

TASSA DI POSSESSO DELLE IMBARCAZIONI

La tassa di possesso sulle imbarcazioni è stata modificata con il decreto del "fare" del 15 giugno scorso: non pagheremo nulla fino a 14 metri, e pagheremo la metà tra 14 e 20 metri. Bene, anche se tardi: il danno alla nautica è fatto. Ma la tassa scadeva il 31 maggio: non è chiaro se la nuova legge valga per il futuro o anche per l'anno corrente. In questo caso va bene a chi ha ritardato il pagamento (a pagà e morì...), perché se dovessimo chiedere il rimborso, sappiamo già come è finita nel 2003. Si attendono i decreti attuativi per capire meglio.



Sede di Falconara Marittima

Via Nino Bixio, 92
Tel. 071 91691

Filiale di Castelferretti

Via XXV Aprile, 1/3
Tel. 071 918454

Filiale di Camerata Picena

Via Piane
Tel. 071 949291

Filiale di Jesi

Via Rinaldi, 1
Tel. 0731 200800

Filiale di Chiaravalle

C.so Matteotti, 154
Tel. 071 7450334

Filiale di Moie

Via Cavour, 17/19
Tel. 0731 705141

Filiale di Monsano

Via S. Ubaldo, 30
Tel. 0731 605783

Filiale di Monte San Vito

Via Selva, 20
Tel. 071 7451738



TENDE

Tendenze

in & outdoor living



Via A. Grandi, 49/A - 60131 - ANCONA - T. 071894089-07182677 - www.tendetendenze.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

