



ASSONAUTICA Ancona

Anno 2, n. 4 - Marzo 2015

**L'ASD
si rinnova**

**Conoscere
l'Adriatico**

Poste Italiane Spa - spedizione in abbonamento postale 70% - CN AN

Crociera sociale

**La barca
che (non) vorrei**



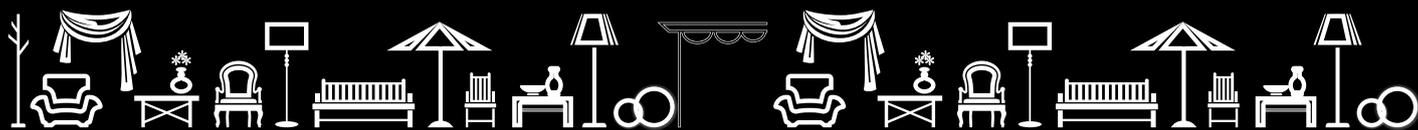
#1

*Scegli
le tende
giuste*

Corradi
OUTDOOR LIVING SPACE

 **ARQUATI**
TENDE DA SOLE

via A. Grandi 49A - Ancona - Tel. 071 894089 - www.tendetendenze.it



Masini

CENTRO OTTICO

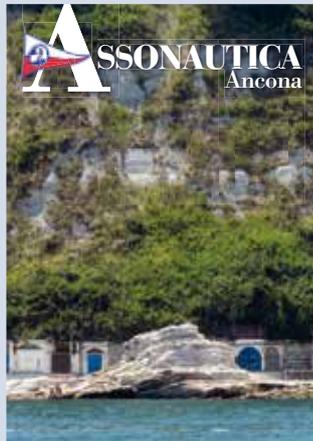


CORSO MAZZINI | 154 | ANCONA | TEL. 071.204325 | WWW.CENTROTTICOMASINI.COM



Sommario

- 3 Editoriale
- 5 Ricordo di Ermanno Bertolini
- 6 Sabato in Assonautica
- 9 La nuova ASD
- 10 Veleggiata di Natale
- 12 Trofei annuali 2014
- 14 Aspetti ecologici e di pesca dell'Adriatico
- 17 Crociera sociale 2015
- 18 Come (non) vorrei la barca
- 21 Notizie
- 23 Calendario vela d'altura 2015



Ancona, costa del Passetto

Assonautica Ancona

già Newsletter Assonautica Ancona
Anno 18, n. 52

Editore: Assonautica Provinciale di Ancona

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

Base Nautica e segreteria:
60125 Ancona, Via G. Mascino, 3/h
Tel. e Fax 071.2074731
Cell. 340.1422005

Periodicità: Quadrimestrale
Aut. Tribunale n. 1/14
del 26/2/2014

Direttore Responsabile:
Sergio Gradara

Redazione: G. Iacobone,
C. Polacco, A. Abbate

Amministrazione pubblicità:
Segreteria Assonautica

Stampa: Tipografia Flamini Srl
Osimo (An), Via Edison n. 9

info@assonautica.an.it
www.assonautica.an.it

Luogo e data di pubblicazione:
Ancona, Marzo 2015

Stampato in 800 copie
Versione PDF nel nostro sito
www.assonautica.an.it

L'editoriale

di Paolo Manarini, Presidente

Cari amici,
penso che occorra raccontarvi che cosa abbiamo fatto come Assonautica su quanto ci interessa di più e cioè sul nostro porto turistico.

Dopo aver approvato nel 2012 il nuovo statuto del Consorzio Vanvitelli, aggiornato alle azioni effettive in possesso di ciascun Circolo e socio, ci siamo dedicati a studiare come meglio far sentire la voce dei Circoli e del Consorzio Vanvitelli, alla società che ha in concessione il porto e la sua gestione e cioè a Marina Dorica SpA.

La quota di capitale del Consorzio in Marina Dorica era del 61% oltre al finanziamento infruttifero di €5.106.703,00, speso per la realizzazione delle strutture portuali, che così postato in bilancio non aveva nessun riconoscimento sulla partecipazione azionaria. Occorreva pertanto trasformare detto finanziamento in azioni e per far questo aprire una procedura di aumento di capitale pur tenendo conto del contesto societario, degli impegni assunti al momento dell'offerta per la partecipazione alla gara pubblica per la scelta del socio privato di Marina Dorica e dei patti parasociali sottoscritti. Un percorso delicato e con una tempistica dettata dal codice civile, da portare avanti con il Comune di Ancona con il 18% di azioni, con la Camera di Commercio con l'1% e con Nautiservice con il 20%.

Ovviamente nel rapporto con i soci si è agito con la massima eticità ricercando sempre soluzioni condivise, fino a fissare la data del 05.09.2014 per la partecipazione all'aumento del capitale. Soltanto il Consorzio Vanvitelli ha sottoscritto l'aumento di capitale e lo ha fatto per la sua quota massima sottoscrivibile, mentre gli altri soci non hanno partecipato per cui il peso del nostro Consorzio è divenuto pari al 91.03% mentre il Comune di Ancona è sceso al 4.60%, Nautiservice al 4.14% e la Camera al 0.23%.

Ma per fare in modo che gli interessi dei diportisti, dei Circoli e del Consorzio avessero adeguata voce nella società concessionaria (MD), in merito a tariffe e costi di gestione, occorreva apportare alcune novità al suo statuto che non prevedeva l'obbligo di dotarsi di un bilancio preventivo così come consentito dalle norme del Codice Civile. Questo aspetto era davvero peculiare perché Marina Dorica aveva la facoltà di decidere autonomamente le tariffe ed anche gli interventi manutentivi e complessivamente tutti gli oneri di gestione, per poi portare il bilancio consuntivo alla approvazione dell'assemblea dei soci (Consorzio, Comune, Nautiservice e Camera). E' vero che all'interno del CdA di Md avevamo quattro rappresentanti designati dal Consorzio Vanvitelli ma è anche vero che la loro azione poteva essere verificata soltanto a posteriori, o meglio a cose fatte! Si doveva assolutamente cambiare verso a questo stato di cose e cioè introdurre in statuto l'obbligo per la società di fare approvare dall'Assemblea dei soci il bilancio preventivo ed il programma degli investimenti e quindi anche le tariffe. In tal modo il Consorzio, e quindi i Circoli, avrebbero potuto valutare e, se ritenute adeguate, approvare preventivamente spese e tariffe e successivamente, alla approvazione del bilancio consuntivo, verificare anche l'operato degli amministratori. La questione è stata a lungo dibattuta; il nostro Comitato Esecutivo ed anche gli altri Circoli hanno ritenuto con fermezza che il bilancio preventivo di MD andasse approvato dall'assemblea dei soci e quindi fosse necessario apportare le conseguenti modifiche statutarie; ovviamente ci sono state resistenze da parte di alcuni amministratori di Marina Dorica a tale soluzione, poiché veniva ridotta la loro autonomia a favore del Consorzio Vanvitelli, ma la volontà condivisa dai Circoli di introdurre questa prassi è stata ferma e decisa per cui si è arrivati alla modifica dello statuto nel senso voluto. La procedura è stata già sperimentata a dicembre 2014 in occasione dell'approvazione del bilancio preventivo 2015 di Marina Dorica: le tariffe per il 2015 sono state ridotte del 2.5% senza andare a pregiudicare le opere di mantenimento del porto. Abbiamo pertanto ora la possibilità di incidere sulle scelte tariffarie e sugli interventi realmente necessari al funzionamento del porto e quindi di operare per una gestione davvero economica di Marina Dorica. Il nuovo statuto di Marina Dorica ha previsto anche che, nel caso di revoca del mandato da parte dell'Assemblea dei soci del Consorzio Vanvitelli ad uno dei suoi rappresentanti nel CdA di Marina Dorica, ciò costituisca giusta causa di revoca, a garanzia del buon operato dei rappresentanti designati.

Con tali modifiche statutarie la "governance" - Circoli - Consorzio Vanvitelli - Marina



Dorica, potrà avere un unico filo conduttore il cui obiettivo comune è quello di una gestione efficace ed economica del porto turistico che porti a sintesi la voce e gli interessi dei diportisti operando con intelligenza e serietà, nella massima trasparenza, perché soltanto con questi principi si genera la fiducia di coloro che contribuiscono a mantenere il porto e a viverlo.

La nostra Associazione e quindi il suo Comitato Esecutivo ed i suoi rappresentanti in seno alle società partecipate hanno lavorato sodo per arrivare a questi risultati ripagati soltanto dalla soddisfazione di vedere concretizzate le aspettative dei soci e di tutti i diportisti.

Anche le attività della nostra associazione, pomeriggi culturali in Assonautica, Corsi Patente, gestione ormeggi per i soci, promozione della nautica da diporto e attività sportive svolte dalla ASD, che sono i fondamentali del nostro statuto sono stati e continuano ad essere svolti efficacemente dagli organi dirigenti.

La trasparenza e l'informazione sono state negli anni un impegno quasi maniacale, dimostrabile da quanto riportato su questo periodico quadrimestrale, dall'archiviazione di tutta la posta tra associazione e soci e dalla pubblicazione sul sito, nell'area riservata ai soci, di tutti i verbali dell'Assemblea e di quelli del Comitato Esecutivo. Così facendo tutti i soci hanno potuto essere informati ad ogni passo sugli sviluppi della partecipazione al Consorzio e sulla gestione di Marina Dorica.

Concludo affermando con soddisfazione, visto anche che a fine anno si conclude il triennio del nostro mandato, che l'Assonautica di Ancona da sempre, e quindi anche in questi ultimi anni, ha perseguito con tutto l'impegno possibile e con il lavoro gratuito dei suoi dirigenti tutte le finalità sociali statutarie, attraverso le innumerevoli iniziative svolte nella propria sede volte alla formazione e diffusione della cultura nautica ed in particolare ha dato un forte impulso alla crescita della nautica locale e del suo indotto economico con la partecipazione alla realizzazione e alla gestione di Marina Dorica.



Ricordo di Ermanno Bertolini

di Gianfranco Iacobone



Bertolini con il Sindaco e Manarini

Lo scorso 10 febbraio è mancato, ad 88 anni, il Dr. Ermanno Bertolini. Temo che molti di voi Soci non sappiano chi era, perchè il tempo passa e macina fatti e memorie, ed anche chi non è arrivato da ultimo nel nostro sodalizio avrà comunque avuto tante cose da pensare per potersi ricordare di quest'uomo che tutto voleva fuorchè apparire.

Ermanno è stato presidente della nostra Assonautica per nove anni, dal 1991 al 2000. Gli anni fondamentali per la crescita della nostra Associazione e per la nascita di Marina Dorica nelle forme che oggi conosciamo. Proveniva dalla Camera di Commercio, come molti dirigenti dell'Assonautica dell'epoca, ed aveva ricoperto il grado amministrativo più alto, di Segretario Generale. Nello stesso ruolo, presso la Camera di Pescara, aveva concorso in modo determinante alla realizzazione del Marina di quella città, per cui ad Ancona (la sua città) si trovò ad affrontare problemi che già conosceva, e lo fece molto bene.

Quando, lui appena pensionato, rinnovammo le cariche, ricordo che ci fu

prospettato un candidato (sempre Camerale) che poco aveva a che fare con le barche. Anche Ermanno non era un diportista (anche se aveva il diploma del Nautico), ma come Consigliere aveva impressionato bene me e Paolo Remia per la sua correttezza e disponibilità, per cui, con un "colpo di mano" assembleare che all'epoca suscitò un po' di scandalo nei corridoi felpati della Camera, riuscimmo a farlo eleggere. E non ce ne dovemmo mai pentire.

Ermanno aveva una dote unica: sapeva lasciar lavorare i suoi collaboratori valorizzandoli, pur senza rinunciare mai al suo ruolo. Non voleva apparire, per cui lasciava a ciascuno i suoi meriti. Mediava e pacificava, e in questo aveva grandi aiuti nel Consiglio: personaggi come Manlio Caucci, Arrigo Archibugi, Sandro Ranucci. Così anche le intemperanze e le impazienze di noi, all'epoca giovani, venivano ricondotte ad essere utili.

E così, passo dopo passo, si creò l'architettura, forse un po' complicata ma funzionale, del Consorzio Vanvitelli e della privatizzazione di Marina Dorica.

Ma oggi mi piace ricordare un altro aspetto di Ermanno, che ho avuto l'onore di apprendere dai suoi stessi racconti. Portava dentro di sé un dramma personale che non lo lasciava mai e che aveva formato il suo carattere: era sopravvissuto, lui solo della sua famiglia, al terribile bombardamento del novembre 1943, perchè per un caso non era entrato nel rifugio dei "Birarelli", oggi riaperto come sacrario cittadino, dove perirono centinaia di Anconetani. Negli ultimi anni della sua vita lo aveva preso un bisogno profondo di non far perdere la memoria di questo episodio, e con esso di tutti gli orrori delle guerre, e non aveva trovato modo migliore che girare nelle scuole e raccontare ai ragazzi. Così, ho appreso dall'orazione funebre tenuta da suo figlio, era stato insignito del titolo di "maestro onorario", e ne andava fiero più che per le importanti onorificenze pubbliche che aveva ricevuto.

Questo era Ermanno Bertolini. Uomo mite ma determinato, onesto e "pulito". È stato un onore per noi averlo presidente, e per Ancona averlo cittadino.



Sabato pomeriggio in Assonautica di Gianfranco Iacobone

Q Il lungo inverno (è sempre lungo, l'inverno) lo abbiamo passato ritrovandoci ogni sabato pomeriggio in Assonautica per parlare

delle cose che ci stanno a cuore.. Non sempre e solo di barche e di navigazione, anche se queste cose hanno fatto giustamente da padrone, ma anche di viaggi di terra, di cultura, di salute e sicurezza, di ricordi personali e di storia, insomma di tutto. La formula, nata quasi per caso, è piaciuta a giudicare dalle tante persone, di tutti i Circoli e, cosa importante, della città (quindi non diportisti) che hanno affollato il saloncino e poi si sono trattenute a chiacchierare, commentare e scambiarsi idee con un bicchiere di vino in mano. Bicchiere che ha appunto questa funzione: dare il motivo per non fuggire subito via, ma concedersi una piccola pausa di condivisione. Il ciclo è stato aperto in anticipo e inaspettatamente, per

uno di quei casi che capitano alla gente di mare: passava nel nostro porto un velista molto particolare, **Roberto Soldatini**. Direttore d'orchestra, violoncellista, velista che ha deciso di vivere in barca, navigatore solitario (per ora in Mediterraneo). Passava, diretto a sud, e voleva farci sentire la sua musica e parlarci del libro che ha scritto sul suo incontro, abbastanza recente, con il mare e con la vela. E così, coinvolti da Leonardo Zuccaro che poi ha fatto da presentatore e lettore, con un giorno di preavviso, siamo riusciti a riempire il saloncino di domenica pomeriggio ed abbiamo conosciuto questa persona dalla vita interessantissima, che ci ha fatto ascoltare e capire la sua musica (naviga sempre con il suo prezioso violoncello antico) e le parole del suo libro, che



Roberto Soldatini

parla di esperienze molto simili alle nostre, e che potrete trovare nella nostra biblioteca.

Dopo questo bellissimo inizio imprevisto, si è "srotolata" la sequenza dei nostri tredici pomeriggi, tutti puntualmente fatti secondo programma, senza eccezioni.

Se posso trovare una nota dominante del ciclo, è questa: il viaggio consapevole, quello fatto con la curiosità di scoprire, imparare e capire. Che sia con la barca o con altri mezzi, quello che conta è il viaggio con gli occhi aperti e curiosi, e quello è ciò che abbiamo sentito raccontare e che ci ha affascinato.

Non è possibile fare un riassunto per chi non c'era, occorrerebbe un libro, e poi mancherebbero le immagini, sempre più importanti delle parole, e lo spirito. Però alcune cose trovo importante dirle. Intanto mi ha colpito la generosità di quanti si sono buttati, magari non abituati a parlare in pubblico, e hanno colto quanto di bello c'è nel condividere, raccontare non per esibizionismo ma per riprendere quell'uso antico, se vogliamo di "paese", che è stato sostituito dalle tecnologie che ci hanno resi tutti soli. Queste persone voglio in particolare ringraziarle perchè so che hanno fatto uno sforzo, ma credo ripagato dalla bella riuscita.

Un'altra categoria di relatori voglio ringraziare: quelli che non hanno avuto bisogno di sforzarsi, perché abituati a parlare, ma hanno messo a disposizione tesori di conoscenza ed esperienza con accuratezza ed anche fatica, perché nessuna cosa si fa da sola.

Una persona in particolare ringrazio, se concedete, con tenerezza: Edmondo Zappi, che ha raccontato la sua vita avventurosa e in parte difficile assumendosi, alla sua età, il rischio

di fare una cosa non comune.

Il "pubblico" degli amici presenti, infine, non saprei come ringraziarlo: hanno preferito noi, per ben tredici sabati, ad altri modi di passare il pomeriggio. Si sono, alcuni, avvicinati passando da relatori un giorno a pubblico un altro; sono stati puntuali; sono stati assidui (ho notato che per metà i presenti erano sempre gli stessi, e mi ha fatto molto piacere); hanno fatto proposte che contribuiranno a fare il programma del prossimo anno. Perché sembra che abbiamo parlato di tutto il possibile, ma non è così: troveremo altre bellissime cose da raccontare, a partire dal prossimo novembre!

I sabati nel dettaglio:

Provo a fissare solo qualche idea, andando nell'ordine delle serate.

Abbiamo appreso, dal direttore del **CIRM**, che un orecchio-radio benevolo vigila sulla nostra salute in mare: non dimentichiamo che se abbiamo problemi di salute il CIRM può essere raggiunto via telefono e VHF, e darci le giuste indicazioni.

Abbiamo esplorato le **Egadi** e scoperto che oltre a grandi bellezze di terra (ideali per il trekking) sono anche una meraviglia del mondo sommerso, grazie all'area di protezione integrale. Gli approdi sono pochi (Favignana e Marettimo) ma i collegamenti pubblici tra le isole sono eccellenti e l'ospitalità altrettanto.

Il **Peloponneso** è un'esperienza di navigazione totalizzante, tra natura e cultura. Gli approdi sono buoni, le barche in giro sono poche. Peccato che per girarlo con calma e bene ci vogliono tre settimane, senza contare il trasferimento, se la barca non è in loco.

Leonardo Zuccaro ci ha parlato

di come si costruiscono **le barche**. Abbiamo imparato che le tecniche sono molte, non tutte ottimali, come pure i materiali, e che quando si spende di più in genere si ottiene un prodotto costruito meglio, cioè più robusto a parità di peso, più durevole e più facile da mantenere. In genere. Può però capitare di spendere di più solo per pagare l'immagine del cantiere...

La vita di Edmondo **Zappi**, dal dopoguerra al Venezuela, e poi la fase imprenditoriale in Italia, e per finire il Guatemala, e le prime regate alla Stamura, si è srotolata tra foto d'epoca e aneddoti tra il comico e l'avventuroso, a beneficio del pubblico ma anche della sua grande famiglia presente fino all'ultima generazione.

Le **regole di regata** sono state rivisitate da Gerardo Tricarico, più nell'ottica di dare principi generali di comportamento che dettagli, stimolando una utile discussione su casi pratici.

Alla ripresa del nuovo anno Balducci ci ha illustrato con





grande maestria la panoramica completa e aggiornata sull'**energia a bordo**, dalla fase della produzione (alternatori, regolatori, generatori diesel, eolico, fotovoltaico ecc) allo stoccaggio (parchi batterie adeguati alle esigenze, loro gestione) al risparmio (conversione a luci LED, compressori frigo, coibentazioni ecc) per finire a come gestire correttamente il nostro collegamento a banchina, a volte precario o pericoloso.

Le Eolie sono state illustrate in tutta la loro bellezza "vulcanica" e storica, ma anche con tutte le criticità degli ormeggi e ancoraggi, che necessitano di buoni contatti a terra e di buone e continue previsioni meteo.

Creta ha affascinato tutti per la natura quasi tropicale, per la storia e per le spiagge bianche

sconfinate e poco frequentate. Molti progetti di una vacanza sull'isola sono nati dopo questa serata, anche se più vacanze di terra che di barca, viste anche qui le criticità dell'ormeggio, che però si possono risolvere con la buona volontà greca.

Il giro in moto di **Cile, Perù, Bolivia e Argentina** ha rapito l'uditorio con percorsi infiniti ad alta quota, in un mondo molto distante dal nostro in tutti gli aspetti. Ed anche per il coraggio dei nostri motociclisti! Bellissimi le immagini ed i filmati.

La serata sulle **grandi emergenze** ha fatto sperimentare ai presenti la sensazione di un vero massaggio cardiaco (anche se su manichino) ed ha cercato di dare il minimo di capacità di fronteggiare situazioni gravi in totale isolamento, come può

essere su una barca. Il poco che possiamo fare a volte può salvare una vita.

La grande crociera del **Mediterraneo Occidentale**, presentata dai coniugi Mancini, ci ha fatto vivere una navigazione inusuale per noi, con le meraviglie di Malta, Sicilia, Sardegna e Baleari. Storia, mare, natura, balene e delfini, bellezze architettoniche, tutto nemmeno troppo lontano da casa nostra.

Ricorrendo il secolo, non poteva mancare una serata conclusiva su **Ancona nella Grande Guerra**. Episodi grandi e piccoli che spesso sono sconosciuti anche a chi in questa città è nato, o sono stati ingiustamente dimenticati, insieme alle persone che a volte in quei fatti hanno perso la vita.



**IL NEGOZIO PER TUTTI GLI APPASSIONATI DEL MARE
VASTA GAMMA DI PRODOTTI, ACCESSORI E ABBIGLIAMENTO**



PORTO TURISTICO LA MARINA DORICA

VIA MASCINO, PALAZZINA SERVIZI OVEST 60125 ANCONA - TEL. 071-2075967 - WWW.CONERONAUTICA.IT



Novità 2015 Accessori e articoli per la pesca

Soci Assonautica **Sconto 15%**

Assemblea elettorale dell'ASD dell'Assonautica di Ancona

Ancona, 13 marzo 2015

di Augusto Abbate

Ariecoci. Eccoci qui di nuovo dopo tre anni. Più o meno gli stessi numeri, più o meno gli stessi personaggi. Qualche faccia nuova c'è. Ben arrivata. E' anche giovane, tanto meglio.

Oggi, tredici marzo 2015, scade la dirigenza dell'A.S.D. dell'Assonautica. Oggi alle 21,15 l'Assemblea elettiva di questo consesso, elegge il nuovo direttivo. Sono trascorsi tre anni e sono volati. Considerazione abusata ma vera, almeno per me.

Ai primi del 2012, una compagine elettiva di quasi la stessa sostanza elesse il sottoscritto e dieci consiglieri, oltre ai revisori e ai probiviri. Sull'esperienza dei direttivi che ci avevano preceduto e, con qualche idea nuova in testa, abbiamo portato l'ASD lungo il percorso dei suoi eventi, a volte conducendola e a volta essendone condotti. Abbiamo offerto ai diportisti anconetani le nostre strutture e la nostra organizzazione. La risposta è stata sempre positiva.

L'ASD è il braccio "ludico" dell'Assonautica. E' un pezzo di essa che si dedica a produrre offerte dal carattere sportivo. Le sue proposte sono state apprezzate, gustate e premiate dalla adesione crescente della marineria dorica. Ne siamo soddisfatti. Abbiamo organizzato e organizziamo cinque eventi velici all'anno: la Luca's Days che è l'unica competizione di match race presente nel calendario dei circoli anconetani e alla quale ci lega il ricordo e l'affetto

per Luca; la veleggiata di Primavera, quella d'Autunno e quella di Natale che chiude la stagione, manifestazioni frequentate ognuna da una media superiore alle quarantaquattro imbarcazioni. Poi a mezza via c'è l'appuntamento clou del Conerissimo, il più affollato e il più apprezzato per il superbo scenario della nostra costa unica lungo tutta la sponda adriatica.

In questi tre anni il numero degli iscritti ai nostri eventi è aumentato. Così è stato per la partecipazione alle regate-veleggiate e per il numero di iscrizioni ai due corsi di vela di base di primavera e d'autunno. Così è stato per la partecipazione alla crociera-scuola, sempre più apprezzata, che organizziamo tutti gli anni ad inizio estate. Nel 2012 siamo stati nella Grecia ionica con tre barche noleggiate, nel 2013 in Turchia nella zona di Marmaris con quattro barche e l'anno scorso nel Peloponneso orientale con due barche.

Importanti soddisfazioni ci hanno dato i nostri soci praticanti la pesca sportiva che si sono ben distinti in competizioni di livello nazionale e internazionale.

Tutta l'attività si è svolta nella più totale tranquillità economica, cosa di non poco conto. Così è scritto nei nostri bilanci contabili e così è certificato dai nostri revisori. Colgo qui l'occasione per ringraziarli pubblicamente per la loro opera preziosa e gratificata esclusivamente dalla nostra riconoscenza.

Ritorno all'assemblea che ha concluso le pratiche

elettive.

Questo il risultato:

Presidente:	Augusto Abbate	(Riconfermato)
Consiglieri:	Oscar Graziosi	Vela Riconfermato
	Aldo Scandali	Vela Riconfermato
	Massimo Candelari	Vela Riconfermato
	Pietro Schilardi	Pesca Riconfermato
	Fabio Grati	Pesca Riconfermato
	Giovanni Palmieri	Vela Nuova nomina
	Paolo Anibaldi	Vela Nuova nomina
	Leonardo Gentili	Vela Nuova nomina
Revisori effettivi:	Teofilo Celani	Riconfermato
	Franco Iobbi	Riconfermato
	Mauro Marcelli	Riconfermato
Probi Viri:	Piergiorgio Sciaratta	Riconfermato
	Carlo Caccavo	Nuova nomina
	Gerardo Tricarico	Nuova nomina

Chiudo queste righe ringraziando tutto il direttivo uscente, ringraziando gli eletti riconfermati e rivolgendo un caloroso benvenuto ai nuovi arrivati. A tutti l'augurio di buon lavoro. Ringrazio la segreteria in prestito dall'Assonautica, ovvero Carla e ringrazio Gianfranco sempre disponibile. Ringrazio tutta la grande mamma Assonautica della quale siamo figli e alla quale apparteniamo, tant'è vero che ci chiamiamo A.S.D. dell'Assonautica di Ancona.

Un abbraccio a tutti.

PASSA ANCHE TU A FINECO.
Il conto corrente con tutti i servizi di banking, investimenti e trading. E in più, CashPark: il conto deposito che fa rendere i tuoi risparmi.

DI CLIENTI SODDISFATTI

98%

E per i soci ASSONAUTICA i vantaggi aumentano

Per info contattare **Lucia Giantomassi**
tel. **335 7788427**
e-mail lucia.giantomassi@pffineco.it

CASH P CASH PARK
Conto deposito

LA SODDISFAZIONE PARTE DA QUI.
Il conto che ti semplifica la vita e un Personal Financial Advisor per aiutarti a investire.

THE NEW BANK

A.N.S.

Nautica da diporto
Recreational Craft

Organismo Ispettivo
Verifiche Dpr 462/01

CE
European Notified Body Number NB 2405
Directive 94/25/CE - 2003/44/CE

www.anseuropa.it

CERTIFICAZIONI NAUTICHE



La Veleggiata di Natale 47, il botto che parla!

di Augusto Abbate

A sera, svanito il chiacchiericcio, dissoltisi i tantissimi ospiti, abbassate le luci e la veloce e superficiale rassettata, io e Gianfranco, seduti tra le file ormai vuote a rimirar le foto che ancora scorrevano sul grande schermo e che in tutto il pomeriggio non avevamo avuto il tempo di apprezzare, ci siamo scambiati il segno dell'OK col pollice in su e le altre dita della mano chiuse.

Bene. Bellissima giornata, degna conclusione dei nostri eventi. Dopo tanto vociare ora, in compiaciuto e complice silenzio, questo ci dicevamo con i nostri simmetrici e contemporanei gesti.

Quarantasette barche è un record per la veleggiata di Natale. E' un numero che dice che abbiamo lavorato bene e che abbiamo offerto agli amici del Marina un buon prodotto. E' un record che tiene in alto la linea di tendenza delle nostre competizioni veliche. E' un record che conferma il trend di tutte le nostre manifestazioni e ciò, inutile nascondere, ci piace e ci inorgoglisce. E' un record che però parla anche di altre cose. Parla e racconta che l'amore e la

passione per il mare e la vela non scemano nonostante la crisi e il quotidiano relativo piagnisteo. Parla e racconta che la gente c'è, dietro questa idea di competizione velica, intendendo per 'gente' tutti i velisti della nostra costa e non solo, ovviamente, i soci Assonautica.

Dice infine, quel numero, che questa modalità che mette insieme e accomuna dilettanti, semplici curiosi che magari si avvicinano per la prima volta a questo mondo e pseudo o veri professionisti del settore, questa dicevo, è una modalità che evidentemente piace.

Certo non tutto va benissimo, non tutto corre liscio, ma è sicuro che questa è la strada giusta. Anche l'abortita e quindi mai nata idea di utilizzare altri sistemi di calcolo ci conferma che così dobbiamo continuare. Il velista 'normale' ama la competizione, ma, per favore, non creategli troppi impicci! Il velista 'normale' non vuole essere costretto a dotarsi di un costoso set di vele superperformanti. Il velista 'normale' non vuole compilare moduli strani e complicati per determinare la sua 'stazza' e non vuole infine, pagare

gabelle per ottenerla. Vuole, il velista 'normale', iscriversi alla regata, magari il giorno stesso dell'evento, mettere il numero a prua e alé, senza tante storie, partire con i suoi amici a regata. Gli altri, quelli che vedono in modo più 'professionale' la vela agonistica, ci frequentano lo stesso, magari utilizzando i nostri palcoscenici come palestra d'allenamento. Non lo dico io, lo dicono le iscrizioni. E allora la formula non si tocca. Le ingiustizie della libera restano e non potendo e non volendo adoperare altri sistemi, quelle ingiustizie rimangono, sopportate, obtorto collo, più o meno da tutti.

Anche la divisione in classi spesso è ingiusta. Lo sappiamo, certo, ma ribadisco ancora che chi le costruisce e stabilisce non lo fa per favorire o sfavorire qualcuno. Lo fa perché lo deve fare e basta. Spesso mi si dice che occorrerebbe almeno distinguere tra regata e crociera: l'abbiamo già fatto con risultati per niente incoraggianti. Così facendo si corre il rischio di sminuzzare ulteriormente le classifiche rendendo complicata la determinazione delle classi e avventurosa la relativa assegnazione



I più eleganti ma...squalificati

dei premi. Certo se gli iscritti fossero tre o quattro volte più numerosi sarebbe una via praticabile; ma non è così e quindi....

Oggi dunque sono state quarantasette le barche iscritte: sono un bel numero visti i tempi e la stagione. Fanno quel 'botto' che nessuna previsione formulava.

Siamo stati fortunati è vero: il bel tempo ci ha dato una grossa mano. Se solo la domenica fosse stata, meteorologicamente parlando, come il lunedì successivo o come il lunedì e il martedì precedenti, ora staremmo a parlare, probabilmente, di un'altra storia. Ma non è andata così. Siamo stati fortunati e perdonate la franchezza: io, come organizzatore, spero di continuare ad esserlo. Audaces fortuna iuvat ecc. ecc.

La regata, pardon la veleggiata è andata più o meno così:

Si doveva partire alle 11 ma la giuria ha concesso un quarto d'ora al vento per dargli il tempo di distendersi meglio e in modo uniforme su tutto il campo. Il prezioso e ecologico carburante si è presentato con circa 6 nodi alla partenza. Poi è girato verso sud incrementando di intensità sino ai 12 nodi. In qualche frangente è anche diminuito sensibilmente rendendo più tecnica la prova. Il mare piatto ha reso invece più semplice la gestione delle andature favorendo così i timonieri e gli

equipaggi meno "attrezzati". Il triangolo di boe offriva in sequenza una bolina, un primo lasco teorico (bolina larga), un secondo lasco sempre teorico (traverso), un'altra bolina, una poppa vera e il traverso finale che nei pressi dell'arrivo ritornava ad essere bolina. I primi due laschi solo di nome, hanno subito il cambio di direzione iniziale, poi le cose si sono messe a posto. Il campo posizionato con l'arrivo sotto costa ha subito l'oroografia del litorale inserendo altri elementi tecnici di valutazione. Le prime barche hanno impiegato poco meno di un'ora a raggiungere il traguardo. La teoria degli arrivi si è poi srotolata per un altro paio d'ore.

Bella giornata di mare e di sole. Aria pulita e tersa ha accompagnato i quarantasette equipaggi fino al rientro in porto.

Un grazie particolare va alla Veleria Bank Sails, che con due buoni ad estrazione per acquisto vele ha movimentato la premiazione, insieme a panettoni e cioccolata calda.



I meteor, sempre presenti

Per le classifiche rimando come sempre al nostro sito www.assonautica.an.it, anche se non posso non citare il primo assoluto di Claudio Ciarmatori, che per la regolare eccellenza dei risultati si è anche aggiudicato il trofeo annuale, del quale parliamo nel prossimo articolo.

Adesso migliorarsi diventa più difficile. Il serbatoio però c'è ed è consistente. Noi punteremo sulle barche di quel serbatoio che oggi sono restate malinconiche all'ormeggio. Noi ci proveremo.

Sarà difficile ma cercheremo di superare quel quarantasette con cui oggi abbiamo fatto il botto!

Ciao a tutti.

Centosette barche per due trofei

di **Gianfranco Iacobone**



Wild Dog e l'equipaggio di Ciarmatori

Tiriamo un pò le somme della nostra stagione velica 2014. Come ha scritto Augusto nell'articolo che precede, siamo "stanchi ma contenti". Stanchi solo un pò, perché la macchina organizzativa ormai è oliata e ognuno fa benissimo da solo la sua parte: questa è l'occasione per parlarne. Carla, anzitutto, che porta il peso maggiore: iscrizioni, classifiche, organizzazione, rapporti con la Capitaneria, presidio della base (avete mai pensato che la domenica sarebbe il suo giorno di riposo e invece lavora, e gratis?) e molto altro. Gerardo Tricarico, che dirige impeccabilmente le gare dan-

doci la sicurezza che qualunque cosa accada "porteremo a casa" la manifestazione, con l'aggiunta di una qualità tecnica senza



La premiazione

compromessi. Lo staff a mare, sulla barca comitato e i gommoni: Marcello Varsallona, Andrea Montesi, Franco Profili (anche ottimo fotografo, e generoso, visto che ci regala le sue foto), Bozo Jakan e molti altri che

chiamiamo al bisogno. I soci medici, che senza apparire hanno dato la disponibilità in caso di emergenza in mare. A proposito: citiamo la Guardia Costiera, che non è mai intervenuta ma non per questo non vigila sulla nostra sicurezza, e viene informata di tutto quello che stiamo facendo in mare, fino a che l'ultima barca non è rientrata. Fiorella Abbate, preparatrice di cestini per i mezzi a mare e di cose buone per la merenda di premiazione, anche se qui la parte dal leone la fa Giorgio Taccalite con il suo laboratorio "Sapori di grano". Paolo Galassi, che la sera della regata ha già pubblicato i risultati sul sito. I curatori delle due pagine facebook, che seguono gli eventi. E per ultimi, diciamo, Augusto Abbate e il sottoscritto: ruolo? Pensare (non solo...). Pensare a come migliorare correggendo e smussando gli errori e gli spigoli, raccogliere i malesseri e le opinioni per farne tesoro, decidere come premiare, con cosa premiare (questo è anche divertente, ma trovare sempre qualcosa di diverso dalla solita coppa non è facile), applicare le regole (cosa che fa sempre arrabbiare qualcuno) e risolvere i problemi. Non ultimo: prendersi la responsabilità se qualcosa va storta; Augusto per primo, noialtri a seguire. Stanchi ma contenti, dicevo all'inizio. Detto perchè stanchi, diciamo perchè contenti. Intanto per il grande numero di barche che vengono alle nostre manifestazioni. Il giro completo (tra chi le ha fatte tutte e chi almeno una) l'anno scorso era di cento, quest'anno di centosette. Con una nota: molti sono "comparsi" per la prima volta, non solo con noi ma ad una gara velica in assoluto. Risultato: oltre cinquanta barche, in media, ad ognuna delle quattro manifestazioni, per un totale di 204 iscri-

zioni! E' un bello spettacolo, ogni volta, sono vere feste della vela. Poi siamo contenti per gli apprezzamenti che ci sono venuti molte volte e da più parti: buona organizzazione, niente "brodetti", insomma i nostri affezionati sanno che lavoriamo dalla loro parte.

Tutto bene? Tutto tranne una cosa che ha scritto bene Augusto e che ripeto con altre parole. La "mission impossible" di far decollare la vela a stazze per il momento rimane al palo. E' vero che ad ogni manifestazione c'è un nutrito gruppo che corre anche in ORC, ma il gruppo non si è allargato, è sempre quello. Pazienza, vuol dire che i nostri velisti sono contenti così, e visto che "mamma FIV" ci proibisce di usare sistemi di compenso autoprodotti (che comunque sarebbero fonte di infinite contestazioni) andiamo avanti e cerchiamo di migliorare l'esistente. Già quest'anno il percorso è stato più tecnico. Il prossimo anno forse allargheremo un po' il numero dei premiati, in modo da dare un riconoscimento anche a chi stavolta c'è rimasto male.

E concludo con i due trofei che abbiamo assegnato a dicembre, e che riassumono i risultati di tutto il 2014. Il Trofeo intitolato a Gianfranco Pontel, presidente per tanti anni dell'Assonautica Italiana, è assegnato sulla somma dei punteggi ed è andato per il terzo anno consecutivo a **Wild Dog di Claudio Ciarmatori** (LNI), che come le altre volte lo ha ampiamente meritato. Ha sempre vinto nella classe, e due volte in assoluto. Sempre tallonato da Giannetto Giombi, col suo "mini", che quest'anno aveva una prova in meno (non era presente alla Primavera), che forse gli avrebbe permesso di "giocarsela". Ma non molto distanti sono stati anche Acciaio2 di Borgognoni e Tato3



Giovanni e il meteor Luca alla veleggiata di Natale

di luorio, per non parlare di Candida...mente, rimasto "impigliato" ad una boa all'ultima prova. Insomma c'è battaglia in testa, nulla sarà scontato il prossimo anno, quando premieremo non solo il primo, ma anche e giustamente il secondo e il terzo. Il Trofeo UISP per le veterane, che premia le barche con più di 20 anni di età, ha avuto 25 concorrenti e un pareggio in testa, tra **My Way di Daniele Ferraioli** (LNI) e Marlisa di Gilberto Santoni, a pari punti. Ha prevalso My Way, solo per un anno di età in più, ma moralmente è un pareggio; sono stati entrambi bravi e sempre nelle prime posizioni di classe. Anche questo trofeo il prossimo anno sarà triplice. In conclusione la LNI Ancona ha vinto entrambi i premi annuali e questo, lungi dal farci "rosicare", ci fa sinceramente piacere.

Troverete le classifiche complete dei trofei sul nostro sito, e per i curiosi aggiungo che vi troverete anche tutti i nostri tredici anni di regate, con classifiche e foto, nel caso qualcuno volesse andare a vedere "come eravamo".

Ed ora tutti pronti per la **Veleggiata di Primavera** del 17

maggio e per lo splendido **Conerissimo** del 7 giugno, che anche quest'anno ripeterà il bellissimo percorso allungato fino a Numana, scommettendo in un bel vento come quello dello scorso anno! Tutte le altre regate le troverete nel calendario vela Intercircoli pubblicato a pag. 23.



Veleggiata di Natale, Iasco



Ringraziamo il Prof. Bombace per aver accettato di pubblicare sul nostro periodico una sintesi di un suo più ampio articolo, sulle caratteristiche particolari dell'Adriatico e sullo stato delle sue risorse biologiche, fortemente compromesse (si spera in modo non definitivo) da una pesca eccessiva e troppo invasiva e dai noti fenomeni di cambiamento climatico. Alcune note tra parentesi spiegano i termini tecnici utilizzati.

Su alcuni aspetti ecologici e di pesca dell'Adriatico - parte prima



Le profondità dell'Adriatico

Prof. Giovanni Bombace*

**già Direttore dell'Istituto Ricerche Pesca Marittima del C.N.R. Ancona, già docente di Biologia della Pesca alla Facoltà di Scienze dell'Università Politecnica delle Marche, membro dell'Accademia Marchigiana di Scienze, Lettere ed Arti.*

Il Mare Adriatico è un bacino più vario e diversificato di quanto sembri. Esso si estende per una lunghezza di circa 800 Km ed una larghezza che varia da 90 a 200 Km. Attraverso il Canale di Otranto, che è largo circa 80 Km e profondo circa 800 m, il bacino comunica con il Mare Ionio ed il Mediterraneo Centrale ed Orientale. Il Canale di Otranto gioca un ruolo importante negli scambi delle masse d'acqua. Vediamo quali sono i fattori più importanti che determinano la fisionomia del bacino.

Morfologia costiera ed estensione delle coste. La costa orientale è costituita da morfotipi rocciosi, articolati, con isole ed isolette che costituiscono l'ideale anche dal punto di vista della pesca, sia sportiva che professionale. Ai fini della pesca e della biologia e dinamica degli stock, tutta la fascia costiera orientale costituisce un bioma di protezione e difesa, soprattutto delle classi adulte,

delle popolazioni ittiche. Queste acque offrono inoltre un grande vantaggio per la maricoltura e gli allevamenti di pesce in gabbie galleggianti.

Per quanto riguarda invece la fascia costiera occidentale, cioè quella italiana, si hanno tratti di costa di tipo alluvionale, tratti di costa a terrazze e pochi sono i morfotipi rocciosi.

Apporti fluviali e rete trofica

All'incirca 1/3 delle acque continentali mediterranee si sversa in Adriatico. Si tratta di oltre 5.000 mc/s di acqua, di cui circa 3.000 mc/s provengono dal sistema fluviale italiano (la metà dal Po ed il resto dall'Isonzo al Fortore, vicino al Gargano). Circa 2.000 mc/s provengono da Croazia ed Albania. In caso di piene, questo volume d'acqua può raddoppiare. Tutto questo provoca un apporto di nutrienti in grado di alimentare catene alimentari che sostengono, ad esempio, i grandi banchi di piccoli pelagici (Sardine, Acciughe, Suri, Sgombri ecc), nei decenni passati ancora consistenti. Ma viene sversata in mare anche una massa di sospensioni e di particolato organico, atta a sostenere una catena alimentare paraprimeraria, in grado di nutrire una varietà e quantità di organismi filtratori e detritivori, quali mitili, ostriche, telline, vongole ecc. che non è dato riscontrare in nessun altro bacino del Mediterraneo.

Così ad esempio, la fascia costiera italiana, che ospita la facies a Chamelea gallina (vongola) nella biocenosi a "sabbie fini ben calibrate," consente una pesca specifica che produce migliaia di tonnellate di prodotto all'anno e permette a diverse centinaia di imprese una attività economica ad alto

reddito. Così dicasi per le possibilità di mitilicoltura sommersa e sospesa, associata o no a "barriere e strutture artificiali". Proprio perché l'apporto di acque terrigene è elevato, l'apporto biogenico a base di nutrienti (sali di fosforo e di azoto ecc.) e di particolato organico si traduce in una base di alta produttività primaria. Ovviamente, anche la rete trofica bentonica (cioè la catena alimentare che interessa le specie viventi sul fondo del mare come sogliole, testole ecc. - n.d.r.) è consistente e sostiene stock demersali (cioè le specie che vivono in contatto con il fondo marino, da cui possono sollevarsi, come merluzzi, ombri- ne, spigole e orate - n.d.r.) di grande importanza. Gli organismi che vivono nella parte Occidentale dell'Alto e Medio Adriatico, a parità d'età, crescono di più che gli organismi della stessa specie che vivono nella parte Orientale. Ciò è dovuto alla maggiore disponibilità di cibo della fascia costiera italiana.

Gli apporti fluviali e quindi anche di nutrienti, in questi ultimi decenni, si sono notevolmente ridotti. Riduzione di nutrienti si è avuta anche per via delle normative di defosforizzazione (riduzione dei fertilizzanti in agricoltura - n.d.r.). Questi fatti, unitamente all'intensità dello sforzo di pesca ed alle turbative nell'ecosistema, dovute



ai cambiamenti climatici, possono avere inciso sul declino delle risorse in Mediterraneo, nei mari italiani ed in Adriatico.

Estensione della platea continentale, natura dei fondali e biocenosi*

La platea continentale che dalla costa italiana dell'Alto e Medio Adriatico si estende verso il largo, declina dolcemente, con fondali la cui natura è data da substrati mobili che ospitano popolazioni e stock importanti dal punto di vista della pesca. Interessanti le associazioni tra la natura dei sedimenti ed i Molluschi Bivalvi e Gasteropodi. Dalle sabbie costiere (donaci, cannelli, vongole ecc.) alle sabbie costiere infangate (longone, cuori, bombetti ecc.) ed ai fanghi terrigeni costieri (crocette ecc.), dai fondi detritici del largo (bombi, canestrelli ecc.), alle sabbie relitte fossili (capasante, fasolare, tartufi e Pettinidi vari ecc.) è tutto un susseguirsi di biocenosi *(insieme di organismi viventi in una determinata area che da essi viene caratterizzata - n.d.r.) diverse e di popolazioni di Molluschi bivalvi che solo in Adriatico presentano la consistenza di stock sfruttabili dalla pesca.

Come già detto, importanti sono gli stock ittici demersali e pelagici (pelagiche sono le specie che vivono nella parte superiore della colonna d'acqua, senza contatto con il fondo; si distinguono in grandi pelagici come tonno e pesce spada e piccoli, come sardine, acciughe, suri - n.d.r.), quest'ultimi dati dai banchi di Acciughe e Sardine che solo in Alto e Medio Adriatico possono essere catturati con reti a traino a coppia, dette "volanti," data la natura piana e relativamente poco accidentata dei fondali. Questa grande accessibilità alle risorse ha consentito, nel tempo, lo sviluppo dei mestieri di pesca a traino, sia a strascico (tartana, rapido, draghe varie ecc.) sia semipelagici (volan-

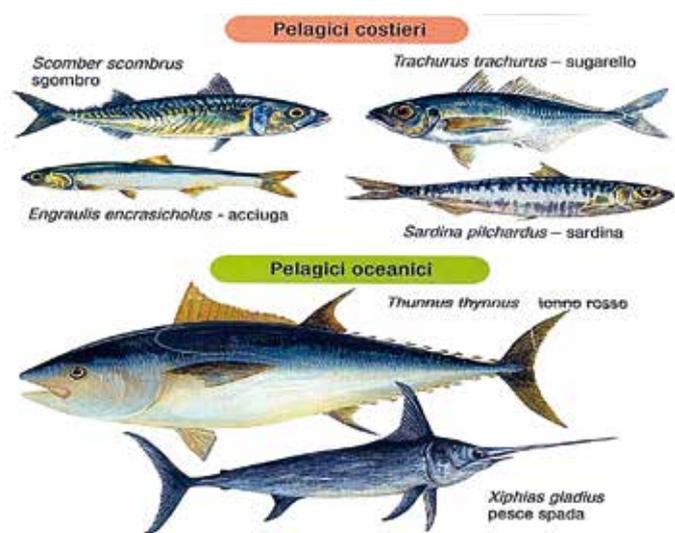
ti) che pelagici (agugliare ecc). Conseguenza di questa grande agibilità di pesca, è la facilità con cui si può pervenire al sovrasfruttamento delle risorse stesse. Da qui la necessità di una più responsabile gestione degli stock, la necessità di protezione della fascia costiera e delle forme giovanili (interdizioni spazio-temporali), ma anche la possibilità di valorizzazione del sistema costiero con zone di pesca protette mediante barriere artificiali, di sviluppo della maricoltura e delle pratiche di restocking, cercando ovviamente di mantenere fermo lo sforzo globale di pesca.

Batimetria, fenomeni ecologici connessi ed affinità dell'Alto e Medio Adriatico

L'Alto e Medio Adriatico sono dei sottobacini affini ecologicamente, mentre il sottobacino del Basso Adriatico, cioè l'area a Sud della congiungente Gargano-Dubrovnik, è tutt'altro sistema.

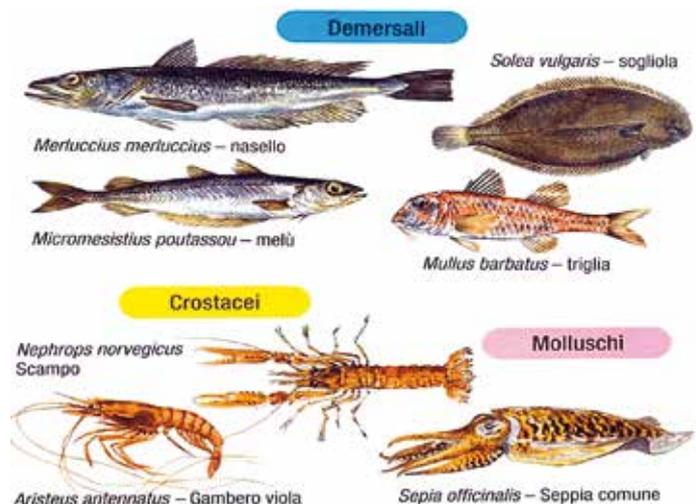
L'Alto Adriatico ha profondità massima sui 70 m ed il Medio Adriatico sui 100 m, ad eccezione della Fossa di Pomo (Jabuka per i Croati) che è profonda circa 280 m. Queste relativamente basse profondità, dal punto di vista ecologico consentono un sistema di connessioni ed interazioni tra la catena alimentare pelagica e quella bentonica che riduce le perdite nei trasferimenti d'energia nella rete trofica e rende il sistema molto produttivo. In sostanza in questi sottobacini, i merluzzi possono nutrirsi di Alici e Sardine in quanto esiste un compattamento delle catene alimentari. Un fatto del genere non avviene nei mari profondi, come in Basso Adriatico o nel Tirreno.

Altri effetti ecologici importanti dovuti alle basse profondità sono il tempo ridotto per il ricambio della massa d'acqua ed il riciclo di nutrienti e particolato organico sedimentati, quando intervengono mareggiate e sommovimenti delle



masse d'acqua in grado di interessare i fondali fino a 10-15 m. La conseguenza negativa di questi fatti è che, nei periodi di calma piatta estivi, le relativamente basse profondità, con la stratificazione della colonna d'acqua, possono giocare un ruolo negativo per l'ambiente, provocando i ben noti fenomeni di stagnazione, moltiplicazione algale ed accumulazione di materiale organico sul fondo e conseguente riduzione di ossigeno (ipossie ed anossie).

(continua nel prossimo numero)





WWW.COLORWORKS-SRL.IT



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



Banca Marche

www.bancamarche.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
mob 3454788101 Renato Rossini
SEDE OPERATIVA VIA MATTEI 42 - ANCONA

KM SICURI
Polizza Veicoli a Motore

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



UNIPOL
GRUPPO
FINANZIARIO
A MISURA DEL TUO DOMANI.

 **UGF**
ASSICURAZIONI

ANCONA
Via 29 Settembre, 2
ancona@agenzia.unipol.it

 **UNIPOL**
UGF ASSICURAZIONI

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
Aperto DOMENICA e PRANZO e TUTTE le SERE

Crociera sociale 2015

Il Dodecaneso

La serie ormai lunga (siamo al decimo anno!) e collaudata delle nostre crociere sociali vede quest'anno un'altra parte dell'Egeo, il Dodecaneso, che è ad oriente lungo la costa Turca, ma di salda appartenenza greca. Ricordiamo che le precedenti crociere sono state in Croazia (più volte), in Grecia Ionica (più volte), in Turchia e lo scorso anno in Egeo Saronico e Peloponneso orientale.

Come sempre la crociera è rivolta a tutti i soci, già esperti o non, proprietari di una barca o no, che vogliano condividere l'esplorazione di una parte del Mediterraneo che da soli difficilmente potrebbero raggiungere, se non altro per la distanza. Invece con le barche prese in charter in loco tutto è più semplice.

Il Dodecaneso ha una lunga storia di amministrazione italiana, tra le due guerre, che si vede ancora nell'architettura e

in un atteggiamento positivo che gli anziani locali hanno verso di noi. Il clima è quello del pieno Mediterraneo, ventilato per buone veleggiare, e i villaggi offrono buoni ormeggi ed anche qualche Marina attrezzata. In giugno l'afflusso turistico dovrebbe essere ancora scarso.

Abbiamo già completato tre barche da tre e quattro cabine (se dopo questo articolo a qualcuno venisse voglia di aderire potremmo cercarne una quarta, che prenderemo, come le altre, solo se sarà completa) e raggiungeremo Kos in aereo il 20 giugno per navigare poi durante la settimana fino a Patmos e ritorno (5-6 isole) secondo il programma che potete trovare sul nostro sito www.assonautica.an.it.

Quindi se siete interessati affrettatevi a contattare la segreteria, non rimane molto tempo!



Patmos



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

METANO
ANCONA s.r.l.

LPG AND NGV SYSTEMS

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

Come (non) vorrei la barca parte prima di Gianfranco Iacobone

Durante questo inverno mi sono dedicato a riordinare i miei diari di bordo di trent'anni di vela, ed ho scoperto che, è vero, non sono un navigatore oceanico né un regatante da podio, ma di miglia ne ho macinate

tante, e di giorni a bordo ne ho vissuti tanti (654, escluse le uscite giornaliere: quasi due anni!). Quindi, ho pensato, posso dire quale sarebbe la mia barca ideale e quale barca non vorrei, anche se il mio punto di vista, premessa essenziale di questo discorso, è quello del "crocerista con il piacere della vela". Non del crocerista con il piacere del motore e della piatta, per intenderci.

Premetto che sarò estremista e polemico, andando a toccare l'orgoglio armatoriale di molti lettori, ma oggi mi va così, è sincerità, non è cattiveria; e poi con tutta quella che c'è

oggi sul web, questo è niente. Vorrei, lo riassumo prima, una barca veloce ma maneggevole, che permetta di regolare le vele al meglio, di prendere le burrasche quando arrivano (senza andarsene a cercare), di camminare sull'onda senza massacrare me e lei. Poi, ma solo dopo, la vorrei anche razionale e confortevole dentro.

È probabile che tutte queste cose insieme non vadano d'accordo, ma non sarei così pessimista fin dall'inizio. Quello che voglio fare con voi è un gioco ad immaginare questa barca, per vedere dove si va a parare.

Come da titolo, ogni cosa che non vorrei sottintende che la vorrei diversa, quindi in genere la soluzione c'è, anche se è un po' scomoda e magari sulle bar-

che di oggi non si usa più. Quello che odio di più è il **trasto della randa** come lo vedo oggi. Una rotaietta corta montata sulla tuga, quindi a metà del boma se non più avanti (fig. 1). Al trasto della randa credo molto, per me è fondamentale per regolare la vela. Messo in quella posizione fa uno sforzo curvare il boma) per cui è duro da lavorare ed ha una escursione limitata. Sarebbe meglio se non ci fosse affatto. Quindi una barca col trasto così, nemmeno regalata. Il trasto, lo sapevano bene i vecchi progettisti, ma anche quelli di adesso, deve stare dietro

(idealmente sotto la varea del boma) ed essere ampio quasi quanto la barca (fig.2). Come infatti è sulle grandi barche da regata. Un compromesso crocieristico può essere sulla soglia della discesa del tambuccio (fig. 3), ma più avanti mai, se sale sulla tuga è finito, è una presa in giro.

E già metà di voi saranno arrabbiati...



Fig. 2 - trasto arretrato

Passiamo alla **randa rullabile**. Capisco, qui è come rubare le caramelle ai bambini. Però non è colpa mia se alla comodità si è sacrificata la nobile randa (la "mainsail" degli anglosassoni) trasformandola in quello che, dopo lunghe osservazioni, definirei un "fiocco bomato inferito all'albero". È un fiocco perché non ha allunamento, con l'ag-



Fig. 1 - trasto sulla tuga

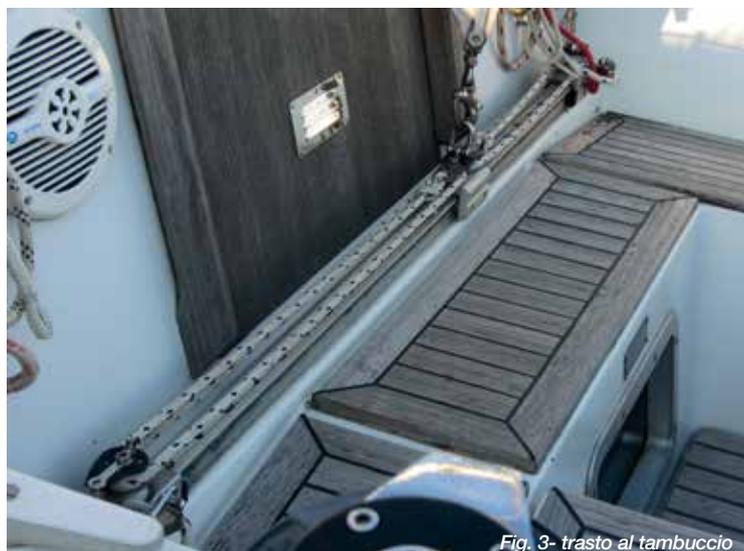


Fig. 3- trasto al tambuccio

gravante del boma che, non permettendo di alzare il punto di scotta, lo rende incapace di svergolare. Insomma, la bolina stretta con vento teso non va d'accordo col rullaranda. Non parliamo poi dell'eventuale malfunzionamento che gli potrebbe impedire di arrotolarsi, della maggiore debolezza dell'albero, del peso in alto ecc. Quindi una barca col rullaranda: forse solo regalata. Alternative? Ottimizzare la presa di terzaroli con tutti i trucchi possibili (circuiti chiusi, rinvii in pozzetto ecc) o cercare un rulla randa sul boma, che ora qualcuno comincia a ritirare fuori.

Il **rullafiocco**. Ammetto che di questo non riuscirei a fare a meno. Ammainare cattedrali di tela col tempo cattivo e portarle su e giù per la coperta non si può chiedere al crocierista. Vada per il rullafiocco: però ad alcune condizioni. Intanto sapere quello che può dare. Una bolina stretta,



Fig. 4 - carrello genoa vecchio tipo

anche con un bel profilato e con un fiocco disegnato per essere rullato, ce la possiamo scordare con tempo cattivo. Un compromesso per me è rullare molto: se rimane piccolo il fiocco rullato espone la metà poppiera, più piatta. Quindi magari più randa (una mano invece di due) e piccolo fiocco. E bolina non strettissima. Concesso questo, una cosa la dobbiamo pretendere dal rullafiocco: che funzioni

sempre e bene. Ho scritto degli appunti ad uso dei nostri allievi dei corsi patente, sui malfunzionamenti e le avarie del rullafiocco (tutti sperimentati di persona, purtroppo): ero partito per mezza pagina e ne sono venute cinque. Tralascio quelli legati a nostri errori (drizza avvolta in testa, grippaggi da scarsa manutenzione o usura ecc) e sottolineo solo poche cose: le giunzioni tra gli elementi del profilato; se sono con viti invece che con elementi a scatto, di sicuro avremo problemi. La vite si allenta (ce ne sono quattro per giunto, fate voi...), esce e blocca la discesa della testa del rullafiocco. Altra cosa: ci sono barche, e sono tante, con il rullafiocco durissimo da azionare. A volte il motivo è comprensibile (tamburo piccolo, usura degli elementi mobili), altre volte no, sospetto dipenda anche dal modello. Un rullafiocco duro è un vero pericolo per la navigazione.

I **carrelli del genoa** sono importanti quanto il trasto della randa, per dare forma alla vela di prua. Se poi abbiamo il rullafiocco l'importanza è ancora maggiore: qui non si tratta di finezze, il carrello a fiocco ridotto deve andare avanti di qualche metro, se no avremo quei fiocchi rullati che oltre alla "pancetta" avranno una scotta che tira solo la base, immaginate voi... Quindi le rotaie, specie se corte, con carrelli che scorrono su semplici pattini senza sfere, e usano un fermo meccanico, sono pessimi in quanto non si muovono sotto sforzo (fig. 4). Una barca così, se regalata, la prenderei, ma la modificherei subito, se possibile. Se no, come ho dovuto fare sulla vecchia Hirondele (non modificabile anche per ragioni "storiche") può servire un barber con anello ad alta scorrevolezza in pieno di alluminio, di quelli utilissimi che vanno adesso. Del

fiocco auto-virante su rotaia (fig. 6) non parlo nemmeno: ne riparlamo se con l'età dovesse venirmi un "coccione".

Il **paterazzo** è l'unica delle manovre fisse che fissa non è, ma quando viene azionata mette in tensione tutte le altre manovre fisse (fig.5). Compito non da poco. Invece si vedono barche che o hanno il paterazzo dotato di tornichetto come le sartie (quindi regolabile una tantum, in porto, con chiavi e pinze) o nemmeno quello: niente.

Beh, non posso fare a meno di pensare malissimo di queste barche, e dell'armatore che ci va sopra. Mi diranno: "sì, ma così l'armo è più semplice, e poi i vantaggi ecc e ecc". Niente. Le accetterei in regalo, solo perchè sono facili da modificare.

Le **crocette** estremamente acquartierate (cioè che guardano molto indietro) oggi vanno molto (fig. 6). Ci saranno delle ragioni (il paterazzo diventa quasi inutile, l'armo frazionato forse si regge meglio, non so) ma che la randa mi si cominci a



Fig. 5 - il piccolo Meteor, con tendi-paterazzo e trasto efficaci



Fig. 6 - crocette acquartierate



stampare sulle crocette già poco oltre la bolina, e che il lasco e la poppa siano andature di fatto non portabili senza massacrare la randa (o rovesciarne addirittura il verso) mi pare un po' troppo. Temo che in regalo non la prenderei, non la posso modificare.

La ruota del timone. Premesso che vedere barche di nove-dieci metri con la ruota mi fa un po' impressione, vederne addirittura due su tutte le barche mi dà proprio fastidio, a meno che non sia un mostro da regata. Le vedemmo per la prima volta in Coppa America, queste doppie ruote, ma ora addirittura siamo alla Coppa del Nonno! Per il crocerista la doppia ruota serve non per vedere i filetti del genoa (come mentendo si dice) ma per avere un passaggio comodo quando si scende dalla barca da poppa, senza avere 'sto impiccio lì in mezzo. A proposito: ora che ci siamo arrivati, diciamo chi è il Progettista che sta dietro a tutte queste scelte anti-marinaresche. Dunque, il trasto via perchè impiccchia, con quella scottaccia fissata sopra poi non ne parliamo. La ruota pure, che sta sempre tra i piedi. La randa, che se c'è vento bisogna ridurla, se proprio ci deve essere meglio minimalista. Invece al centro del pozzetto un bel tavolone non rimovibile pieno di scomparti

per le bottiglie, quello sì.

Allora, chi è il Progettista con la P grande? I casi sono due: o l'Armatore con poca passione

per la vela, oppure la Signora dell'Armatore; qui ognuno deve

decidere. Ma torniamo alle due ruote: per essere due devono essere piccole, a volte ridicolmente piccole, e la posizione e la sensibilità del timoniere ne risentono. La doppia meccanica sotto i nostri piedi toglie altra sensibilità (oltre a complicare l'aggeggiamento: più complicato-più avarie); se poi vogliamo farci del male ancora, un autopilota che rimane sempre stand-by attaccato al timone, toglie l'ultima traccia di sensibilità alla "rotella" trasformandola nel volante di un camion. Nessuna sensazione di pressione dell'acqua sulla pala, che dovrebbe "carezzare" il fluido: che ruvida carezza! Quindi, due ruote: manco regalata. Voglio una bella ruota grande il giusto, e che abbia ai fianchi dei passaggi sufficienti a non fare acrobazie al limite dell'uomo a mare per andare da dietro il timone al pozzetto, come invece ho visto anche su barche blasonate. Si può fare? Certo! Basta disegnare la barca considerando il piano di coperta più importante delle cabine interne.

Veniamo al **passo sull'onda**, aspetto fondamentale. Nulla nella progettazione delle barche avviene per caso, e i veri progettisti oggi sono gli utenti, con le loro scelte. I poveri progettisti che stanno ai tavoli da disegno (oggi ai computer) le cose le sanno, ma devono far vendere al cantiere, quindi... Se la barca è molto larga, e quella da crociera lo è per dare tante cabine e tanti bagni (quelle da grande regata lo sono per altre ragioni, ma è altra cosa), se è tanto larga ha già un bel volume di galleggiamento, non può anche essere profonda (fig.7). Insomma è un "chiattono". Il chiattono quando trova un'ondina di prua, essendo immerso solo 15 centimetri, alza un po' il naso, esce subito dall'acqua e ci ricade con

un bel tonfo. Se ci si mette d'impegno e va veloce esce fino all'attacco del bulbo, cioè per 4-5 metri. Se l'onda non è di 50 centimetri (che già ad alcune barche bastano) ma di un metro (che è ancora "mare da signorine") i botti si fanno violenti. C'è un'estetica nell'andare a vela, oltre che una logica voglia di comodità. Una navigazione a botti, magari per ore, oltre che scomoda, è brutta. E in più scassa e smonta tutto quello che c'è a bordo (non mi riferisco agli attributi dei marinai, ma proprio alle strutture). Certo, se con una attenta previsione meteo si parte solo se c'è assenza di vento e mare piatto il problema si può minimizzare, ma il mare, si sa, è capriccioso, e bastano dieci nodi di vento di prua per dare il via alle percussioni. Soprattutto se, invece che poggiare e andare di bolina, per arrivare prima smotoriamo contro vento. Ma questo non fa parte di "come non vorrei la barca" bensì di "come non vorrei il marinaio". Quindi, se una barca batte... manco regalata; almeno un compromesso lo cercherei, nella forma di carena.

Qui mi fermo e rinvio alla prossima puntata. Credo di averne fatti arrabbiare già tanti con questa prima parte, che basta. Ma erano solo provocazioni: so bene che per ognuno di noi la propria è la barca migliore e che c'è un rapporto affettivo che merita rispetto. Diciamo che in regalo anche le più criticate le prenderei comunque, ringraziando. Se ho detto stupidaggini (è possibile, non sono un tecnico ma solo un diportista) accetto volentieri contestazioni e pareri diversi, li potremmo pubblicare sul prossimo numero, insieme alla seconda parte dell'articolo.

Buon vento a tutti!



Fig. 7 - una carena profonda e una piatta

Notizie

Focus: le previsioni del tempo

Quando andremo in stampa si starà concludendo il ciclo di quattro sabati sulla Meteorologia, e speriamo che molti di voi ne abbiano approfittato! Si tratta di un evento nuovo sotto molti aspetti. Il primo è che si tratta di una iniziativa inter-circoli, alla quale tutti hanno collaborato e che anche fisicamente è stata itinerante, un sabato in ogni sede. Il secondo è la formula: non un corso sistematico, ma un modo diverso di accostarsi al meteo, partendo ad esempio dalle tradizioni locali dei portuali e pescatori, per finire alle specificità del golfo di Ancona e del Conero, passando per esperienze più ampie anche di autorevoli Meteorologi stranieri. Prima di iniziare le iscrizioni erano già chiuse a 100 partecipanti (anche se l'evento era gratuito bisognava comunque fare i conti con la capienza delle sale), quindi un grande successo che racconteremo nel dettaglio nel prossimo numero..



La promozione dei posti barca

Marina Dorica, anche per richiesta dei Circoli, ha iniziato una serrata promozione dei posti barca liberi, su scala nazionale ed europea, utilizzando soprattutto il web. La nostra offerta è assolutamente competitiva per costi e qualità del servizio, e non sarà quindi difficile attirare nuova utenza, in modo che ogni posto risulti sempre occupato a beneficio dei titolari dei posti barca e di tutto il porto.

La nuova diga del porto

E' "emersa" la nuova diga, che cambierà per sempre la fisionomia del nostro porto. Non più una serie di boe, ma una vera montagna di pietra che cambierà sicuramente le condizioni di mare e corrente della nostra area. Per ora apprezziamo il riparo che già si avverte dalle mareggiate da Greco; speriamo che anche le correnti, sempre un po' misteriose e imprevedibili, apprezzino questa nuova geografia.



bagni LA LANTERNA
piazza Miramare 7 - Marcelli di Numana



WI-FI in Marina Dorica

Abbiamo un WIFI a Marina Dorica, per i diportisti stanziali e in transito. Il servizio prevede un canone. Tutte le informazioni presso <http://www.wifiboat.eu/marinadorica/> o presso l'agenzia Mariver, nella piazzetta del triangolone.



La squadra-derive della nostra ASD

Un bel gruppo di soci adulti (ma ancora giovani...) della nostra ASD, promosso da Tommaso Ronconi, ha iniziato una attività agonistica su derive (in prevalenza Laser), con base presso l'area sportiva di Marina Dorica. Si tratta di atleti che, dopo aver praticato l'agonismo da ragazzi, anche con notevoli successi, sono passati all'altura ed ora vogliono riassaporare anche il brivido del monotipo-monoposto. Vi racconteremo le loro gesta nei prossimi numeri e intanto un grande "buon vento"!

Le attività culturali dei Circoli

Oltre ai nostri Sabati, che raccontiamo nelle pagine interne, anche SEF Stamura e Lega Navale hanno organizzato, questo inverno, serate di tecnica e cultura marinaresca molto frequentate. Non può che farci piacere che l'offerta in Marina Dorica sia così ricca, a conferma che aver mantenuto la vita dei Circoli è stata una buona scelta.



Luca's Days

Mentre andiamo in stampa si stanno disputando le regate della quinta edizione del "Luca's Days Meteor Cup" - Memorial Luca Bregallini. Sono i tradizionali incontri diretti ad eliminazione con i nostri due meteor sociali, tra equipaggi di tre persone. Racconteremo tutto con foto e particolari nel prossimo numero

L'ASSEMBLEA ORDINARIA dei Soci dell'Assonautica Provinciale di Ancona è convocata presso la sede nautica il 28 maggio 2015 alle ore 20 in prima convocazione e per il 28 maggio alle ore 21,15 in seconda convocazione con il seguente ordine del giorno:

- **approvazione verbale seduta precedente**
- **relazione sull'attività svolta e comunicazioni**
- **nomina socio onorario**
- **approvazione bilancio consuntivo 2014**
- **contenzioso legale con socio**
- **varie ed eventuali**

Tutti i Soci sono invitati a partecipare, previa regolarizzazione della quota sociale.



CLUB NAUTICO SENIGALLIA

Sez. Ve. M.M. Ancona

CALENDARIO VELA d'ALTURA 2015

a cura del Comitato di coordinamento per la Vela d'Altura dei circoli velici Anconetani (C.I.A.), di Numana e Senigallia

<i>Manifestazione</i>	<i>Date</i>	<i>Circolo organizzatore</i>	<i>Tipo di Regata</i>
Luca's days Meteor Cup	21/22, 28/29 marzo (rec. 11/12 aprile)	A.S.D Assonautica An- Ondanomala A.S.D.	Libera-Match Race
XXVII Campionato Primaveraile del Conero Trofeo A. Stasi 1° tappa - Campionato Zonale Miniatura 2015	19 aprile (rec. 26 aprile)	Ancona Yacht Club Sez. Velica M.M. An	Libera + ORC
<i>Pesaro-Rovigno</i>	<i>30 aprile - 3 maggio</i>	<i>L.N.I. sez. Pesaro</i>	<i>Libera</i>
<i>Trofeo Campus – 1° tappa Adriatic Trophy</i>	<i>9-10 maggio</i>	<i>Club Nautico Pescara</i>	<i>ORC</i>
Trofeo Four Sailing Lei&Lui	10 maggio	A.S.D Four Sailing	Libera VB
Veleggiata di Primavera	17 maggio	A.S.D Assonautica An	Libera + ORC
<i>Trofeo Riviera delle Palme – 2° tappa Adriatic Trophy</i>	<i>23-24 maggio</i>	<i>Circolo Nautico Sambenedettese</i>	<i>ORC</i>
<i>Italian Cup – 3° tappa Adriatic Trophy</i> 2° tappa - Campionato Zonale Miniatura 2015	<i>30-31 maggio</i>	<i>Club Vela Portocivitanova Sez. Velica M.M. An</i>	<i>ORC</i>
Conerissimo	7 giugno	A.S.D Assonautica An	Libera + ORC
Trofeo Riccardo Steconi – 4° tappa Adriatic Trophy 3° tappa - Campionato Zonale Miniatura 2015	13-14 giugno	Sef Stamura	ORC
XXV Middle Adriatic Off-shore Cup	18-20 giugno (rec. 25-27 giu.)	L.N.I. sez. Ancona	Libera
TROFEO MARINA MILITARE 4° tappa - Campionato Zonale Miniatura 2015	28 giugno	Sez. Velica M.M. An Ancona Yacht Club	Libera
II Edizione Regata della Rovere	5 luglio	L.N.I. sez. Senigallia	Libera
Trofeo "Città di Senigallia" 5° tappa - Campionato Zonale Miniatura 2015	29 agosto	C.N. Senigallia Sez. Velica M.M. An	Libera + ORC
Regata del Conero	6 settembre (rec. 13 sett.)	Comitato Intercircoli di Marina Dorica	Libera
IX Trofeo Colle Guasco X 2	20 settembre	L.N.I. sez. Ancona	Libera
Amici in Vela	27 settembre	Amici del Mare A.S.D.	Libera
Veleggiata d'Autunno 6° tappa - Campionato Zonale Miniatura 2015	4 ottobre	A.S.D Assonautica An Sez. Velica M.M. An	Libera + ORC
<i>Barcolana Trieste</i>	<i>11 ottobre</i>	<i>SSV di Barcola e G.</i>	<i>Libera</i>
Campionato Invernale	17-18 ottobre	Sef Stamura	Libera + ORC
Veleggiata di Natale	13 dicembre (rec. 20 dic.)	A.S.D Assonautica An	Libera + ORC

Aon Risk Solutions

Ogni anno oltre
1000 imbarcazioni assicurate,
100 sinistri liquidati

ASSICURA LA TUA BARCA CON LA POLIZZA *OFFSHORE NAUTICA*

Collisioni, urti, incaglio, danni parziali,
affondamento, furto, incendio, danni alle vele,
all'albero e attrezzature, alla strumentazione
elettronica.

Assistenza e gestione del sinistro H24 per 365 giorni.

ANDREA GIORGETTI

Cell. +393482467361 - andrea.giorgetti@aon.it

PAOLO MASCINO

Cell. + 393929255328 - paolo.mascino@aon.it

AON
Empower Results®