



ASSONAUTICA

Ancona

Anno 3, n. 7 - Marzo 2016

**Nuove
cariche sociali**

**La regata
d'altura**

Disastri a bordo

**Le regate
2016**



Pergotenda® è solo **CORRADI**: scegli **L'ORIGINALE**

ECOBONUS

65%

SULLE
SCHERMATURE
SOLARI



PERGOTENDA®
Palladia®

TENDE
Tendenze
in & outdoor living

TENDE TENDENZE
Via Achille Grandi 49A, ANCONA
T. 071 894089
info@tendetendenze.it
tendetendenze.it

RIVENDITORE AUTORIZZATO

Corradi
OUTDOOR LIVING SPACE
corradi.eu



Conero Nautica



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



Accessori e articoli per la pesca

Soci Assonautica **Sconto 15%**



Sommario

- 3 Editoriale
- 6 Il sabato pomeriggio in Assonautica
- 8 Crociera Sociale: Cicladi
- 9 Pesca bolentino
- 10 La regata d'altura - Traunero
- 12 Veleggiata di Natale
- 14 Regole per le regate
- 15 10° Corso meteorologia nautica
- 16 ARI
- 17 Liquidi indesiderati
- 22 Notizie



Regata di Natale 2015
Foto di Veronica Benigni

Assonautica Ancona

già Newsletter Assonautica Ancona
Anno 19, n. 55

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, E. Lume

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 2016

Stampato in 750 copie
Versione PDF nel nostro sito
www.assonautica.an.it

L'editoriale

di Paolo Manarini, Presidente

Cari amici,
nell'ultimo numero del nostro giornalino vi avevo comunicato che mi sarei candidato ed eccomi di nuovo qua Presidente della Assonautica di Ancona grazie alla fiducia che l'assemblea del 28.11.2015 all'unanimità mi ha accordato.

Ora proprio per la fiducia che mi è stata espressa la mia responsabilità nel rappresentare tutti voi è ancora più grande. Questo unanime consenso deriva però sostanzialmente dal lavoro fatto da tutto il Comitato che mi ha accompagnato nel precedente triennio al quale rivolgo un ringraziamento di vero cuore e che in gran parte è stato riconfermato. Alcuni di quei consiglieri, tuttavia, hanno deciso di non ricandidarsi vuoi per impegni personali, vuoi per consentire il ricambio a forze nuove, pur dichiarandosi disponibili a contribuire alla vita della nostra associazione. A loro, Fabrizio Fabretti, Franco Profili, Cesare Spada, Giovanni Palmieri, va un vero e sentito riconoscimento per il fondamentale contributo dato anche nelle decisioni più difficili.

Il nuovo Comitato con le attribuzioni deliberate il 15.12.2015 è il seguente:

FLOTTA Antonio: VICE PRESIDENTE Responsabile sponsorizzazioni e convenzioni per i soci, Gruppo di lavoro gestione sede nautica, Gruppo di lavoro iniziative per lo sviluppo del turismo nautico e della nautica da diporto.

ABBATE Augusto: Responsabile Scuola patente e responsabile Regate, Delegato al Comitato Regata del Conero in qualità di Presidente A.S.D e Rappresentante presso Comitato Intercircoli vela d'altura-Ancona.

BREGALLINI Gianni: Funzioni di supporto e sostegno ad ogni iniziativa sociale e sportiva.

DOLCINI Maria Teresa: Responsabile attività divulgative, culturali e sociali, Gruppo di lavoro su iniziative per lo sviluppo del turismo nautico e della nautica da diporto.

GALASSI Paolo Pietro: Responsabile sito web; Gruppo di lavoro Newsletter.

GRAZIOSI Oscar: Responsabile gestione sede nautica; gruppo di lavoro attività divulgative, culturali e sociali, Gruppo lavoro sponsorizzazioni e convenzioni per i soci, Gruppo di lavoro scuola di vela.

IACOBONE Gianfranco: Responsabile redazione Newsletter, Responsabile Incontri del sabato, Responsabile Biblioteca, Gruppo di lavoro Regate.

LUME Elena: Gruppo di lavoro attività divulgative, culturali e sociali, Gruppo di lavoro Redazione Newsletter.

MASTURZO Antonietta: Segretaria del Comitato Esecutivo Gruppo di lavoro attività divulgative, culturali e sociali, Gruppo di lavoro gestione sede nautica, Gruppo di lavoro per lo sviluppo del turismo nautico e della nautica da diporto.

REMIA Luigi: Responsabile gestione amministrativa e legale dei servizi nautici ai diportisti associati, Responsabile di iniziative per lo sviluppo del turismo nautico e della nautica da diporto.

SCANDALI Aldo: Responsabile scuola di vela. Responsabile gestione tecnica dei servizi nautici ai diportisti associati, Responsabile Meteor, Gruppo di lavoro pesca amatoriale, Delegato Strutture sportive intercircolo.



Il comitato esecutivo 2015 - 2018

La presenza femminile nel comitato si è fatta più consistente e sicuramente sarà portatrice di nuove prospettive e visioni per le attività dell'associazione. Nell'individuazione delle responsabilità si è adottato il criterio delle competenze nel rispetto delle propensioni di ciascuno, mentre si è

ritenuto che Antonio Flotta per le sue qualità ed esperienze fosse la persona più adatta a svolgere la funzione di Vice Presidente della associazione.

Sono grato anche ai Soci che hanno accettato la conferma assembleare a Sindaci Revisori: Evildo Polidori, Antonio Di Maio e Roberto Cecchi, e la nomina a Provisori: Teofilo Celani, Claudio Mercurio e Sergio Gradara, il quale (avendone il titolo professionale) è anche Direttore Responsabile, a titolo gratuito, del nostro periodico.

L'impegno di tutti sarà quello di tenere sempre alto il vessillo della Assonautica fatto di serietà, etica, trasparenza, sobrietà e vivacità attraverso una gestione aperta e democratica che lavori per la soddisfazione di tutti i soci e che ben rappresenti il sentire dei soci diportisti.

Nello stesso Comitato del 15.12.2015, a seguito della remissione del mandato dei rappresentanti di Assonautica nelle partecipate, sono stati riconfermati il sottoscritto in Marina Dorica e nel Consorzio Vanvitelli insieme ad Oscar Graziosi a cui si è aggiunto Aldo Scandali in sostituzione di Augusto Abbate già impegnato in altre impegnative attività della associazione. Compito di tutti sarà quello di portare in dette società la voce dei diportisti e, insieme agli altri circoli nautici, il comune interesse al mantenimento delle strutture del porto turistico e al suo sviluppo mediante una sua gestione economica ed efficiente, perché continui ad essere una primaria infrastruttura nell'Adriatico e contemporaneamente un luogo di sport, svago e socializzazione per gli anconetani amanti del mare.

Il programma delle attività per il prossimo anno, deliberato dall'Assemblea, riconferma tutte le iniziative consolidate e di successo degli scorsi anni che in sostanza sono quelle previste dallo Statuto che così si riassumono:

- corsi patente;
- corso meteo base e avanzato;
- visita al Salone Nautico;
- incontri monotematici di una giornata;
- progetto Meteor;
- iniziative volte alla socializzazione dei soci;
- iniziative per lo sviluppo del turismo nautico e della nautica da diporto;
- gestione a livello locale, nell'ambito dell'oggetto sociale, delle relazioni con le istituzioni locali, con le associazioni similari, e con i portatori di interessi comuni;
- gestione dei servizi nautici e turistici ai diportisti associati;
- formazione professionale.

Ma la nostra associazione ha anche molto lavoro da fare nel Consorzio Vanvitelli dove vengono assunti gli indirizzi per la gestione della controllata Marina Dorica ed anche in questa stessa Società quale concessionaria del porto turistico.

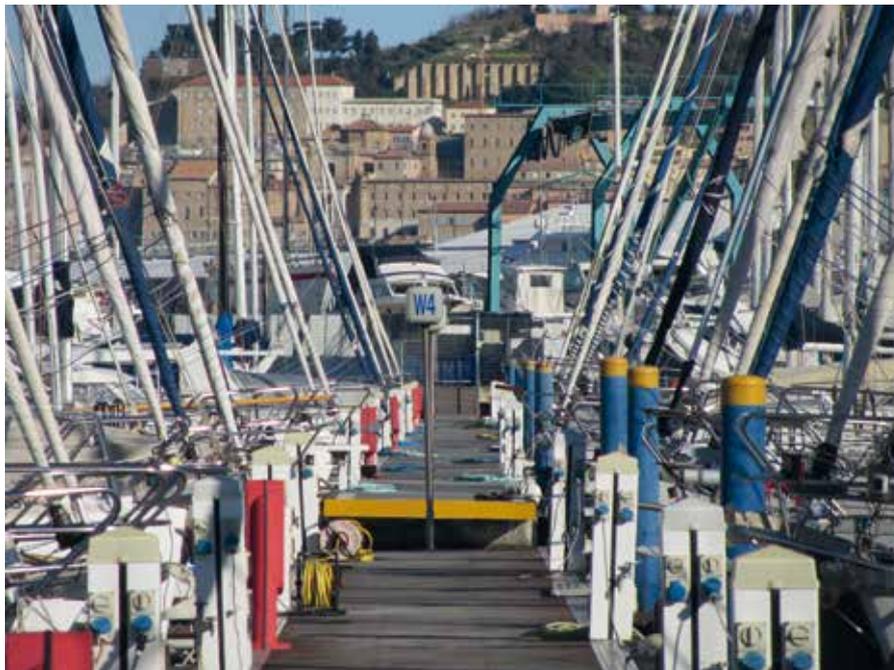
Nella passata stagione estiva si è iniziato ad organizzare eventi e spettacoli gratuiti nella piazzetta di Marina Dorica per allietare e vivacizzare

le serate dei diportisti e degli ospiti; le presenze sono state numerose e alto anche il gradimento per cui l'iniziativa verrà ripetuta anche per la stagione 2016.

Un risultato importante per Marina Dorica è stato anche quello di regolare l'accesso al porto turistico da parte degli operatori che hanno varchi produttivi e commerciali sul porto, chiamandoli a contribuire alle spese di gestione del marina e a prendersi cura a loro carico dei varchi.

Ma l'attenzione maggiore è stata volta

al problema degli insabbiamenti dell'imboccatura del porto e dello specchio acqueo antistante la banchina carburanti per la cui risoluzione forte è stata la sensibilizzazione verso la Regione Marche, il Comune e l'Autorità Portuale che ha concesso la possibilità di utilizzare per lo smaltimento dei sedimenti in classe B (quelli non utilizzabili per la remissione in mare o per ripascimenti) la vasca di colmata per circa 7000 mc; per ottenere questo è stata predisposta la scheda di bacino in corso di acquisizione dalla Autorità Portuale a complemento di quella del porto commerciale e ciò consentirà anche di mantenere per tre anni i risultati della caratterizzazione dei sedimenti, che altrimenti avrebbero avuto valore per solo un



anno e quindi con un aggravio dei costi per gli escavi. Sono state portate a termine le caratterizzazioni dei sedimenti necessarie per la realizzazione degli escavi dell'imboccatura e dello specchio acqueo davanti al molo carburanti per poterli eseguire prima della stagione estiva.

Per la progettazione dei lavori sulle infrastrutture portuali è stata sottoscritta una convenzione con il locale Ufficio per le Opere Marittime del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Toscana, Marche e Umbria che presterà la sua elevata professionalità con onorari molto convenienti; tale convenzione sarà attivata per la risoluzione degli insabbiamenti all'interno del molo sovralfutto derivanti dalla presenza di soffioni che riversano i sedimenti nel pontile Nord, fenomeno che ha già privato il porto di 10 ormeggi oltre i 15 mt con notevole danno economico per le entrate di Marina Dorica. Oltre agli interventi di manutenzione quali il refitting dei fingers, la sostituzione di quelli da 7.5 mt con nuova struttura in vetroresina, la manutenzione ordinaria degli edifici, degli impianti elettrici, meccanici ed idrici, si è già provveduto alla riparazione della testa del pennello danneggiata dalla burrasca dell'11 dicembre scorso e alla installazione di un sistema di videosorveglianza con 21 telecamere che copre tutto il porto.

Il programma di Marina Dorica per il 2016 prevede inoltre:

- il ripristino della condotta di ricircolo acque interne che attraversa il terrapieno Est.
- la realizzazione all'interno degli attuali servizi, posti a sud ed a ovest, di una suddivisione che separi l'utilizzo pubblico da quello destinato ai diportisti.
- la installazione di un impianto a pannelli solari sulla copertura del bagno centrale per la produzione di acqua calda.
- la manutenzione straordinaria del travel-lift.
- l'acquisto di n° 500 sedie per gli eventi in piazza.
- interventi di manutenzione stradale, sulla segnaletica orizzontale e verticale.
- la rimozione del basamento in cemento dei box eliminati lungo il molo di sovralfutto per ampliare le aree parcheggio.

Ma gli interventi più qualificanti volti soprattutto a beneficio della gestione e dei diportisti saranno:

- l'efficientamento della illuminazione pubblica utilizzando la tecnologia a Led
- la sostituzione delle colonnine servizi per la contabilizzazione dei consumi di energia elettrica ed acqua per ogni ormeggio in modo da ridurre gli sprechi facendo pagare per gli effettivi consumi e riducendo conseguentemente le tariffe della quota mutuale dei consumi al netto dell'investimento.

E' ovvio che tutto questo sarà fatto dopo aver analizzato attentamente costi e benefici e nella massima trasparenza degli affidamenti, metodo adottato sino ad ora, che ha consentito un ulteriore riduzione delle tariffe del 2.5% per l'anno 2016.

E per finire diciamo anche che si sta studiando come migliorare l'accessibilità al porto tenendo conto dei diritti dei diportisti e di quelli degli operatori commerciali, di come regolare la possibilità di sosta agli uni e agli altri, ma anche di lasciare che il nostro porto viva in simbiosi con la città.

Segnalo poi con soddisfazione l'importante avvenimento che segnerà la stagione 2016 e cioè il prestigioso campionato del mondo Farr 40 che avrà come base Marina Dorica nelle date 6-9 luglio e ciò grazie al nostro campione Alberto Rossi, a Marina Dorica e a tutti i circoli nautici che saranno i promotori del Comitato Organizzatore.

Infine tutti avrete sentito parlare del progetto, presentato dal Comune di Ancona, di interrimento della costa da Marina Dorica a Torrette e che vede coinvolti anche RFI (Rete Ferrovie Italia) e Autorità Portuale, per la realizzazione di un parco chiamato "Smart Park"; ovviamente tale progetto va ad interferire notevolmente sul porto turistico in quanto l'avvicinamento della costa all'imboccatura del porto ne pregiudica il funzionamento a causa dei pericoli di insabbiamento e del moto ondoso riflesso. Se però la creazione di un parco e di un lungomare verso ovest sicuramente valorizza il nostro porto turistico occorre anche che dalle autorità competenti sia garantita, risolta e finanziata una imboccatura portuale sicura; su questo tema massimo sarà l'impegno e l'attenzione per la sua più corretta soluzione.

Questo è quanto stiamo facendo e quanto abbiamo intenzione di fare e ci riusciremo sicuramente quanto più numerosa sarà la vostra partecipazione alla vita associativa.

Un caro saluto a tutti voi.

**BENVENUTO
IN FINECO.
IL POSTO GIUSTO
PER INVESTIRE.**

**Conto Fineco,
chiaro davvero.**

**E in più, è
zero canone.**



Approfitta della convenzione **ASSONAUTICA**

Contatta

Lucia Giantomassi

tel. 335 7788427

email lucia.giantomassi@pffineco.it



Il sabato pomeriggio..... ci vediamo in Assonautica

di Gianfranco Iacobone

Da sei anni ormai abbiamo questa bella abitudine: vederci nei sabati d'inverno e parlare di navigazioni, barche, viaggi e molte altre cose. Siamo contenti di vedere con noi amici di altri Circoli, una folta delegazione di Senigallia (Eros è ormai un relatore abituale) e poco alla volta tanti amici anche non "nautici" ma comunque appassionati di viaggi, di storia, di archeologia, di mare.

Non ripercorreremo una per una queste belle e frequentatissime serate, ben quattordici, una diversa dall'altra, che sono andate da novembre 2015 a marzo 2016, e che sono ricordate in queste locandine. Ci preme solo ringraziare tutti i relatori, alcuni venuti da lontano, che si sono messi a disposizione, hanno raccontato le

loro esperienze e le loro emozioni, o ci hanno regalato le loro competenze.

Un filo conduttore ha legato tutte le serate: la curiosità per gli aspetti non scontati delle cose, quelli che sono "dietro l'angolo" e che non ci aspettiamo.

Qualcuno, che ha perso una serata, se ne è rammaricato e ci ha detto "ma non si potrebbero registrare"? E' vero, viviamo in un'epoca tecnologica, potremmo provarci. Con qualche difficoltà, dato che le nostre proiezioni sono ad alta definizione, e in un video si perderebbe tutta la bellezza delle immagini. Però qualcosa forse proveremo a fare, nella serie che sicuramente proporremo dal prossimo novembre. Ma esserci di persona, piuttosto che vedere in "differita" sarà

sempre molto meglio!





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

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 a PRANZO e TUTTE le SERE**



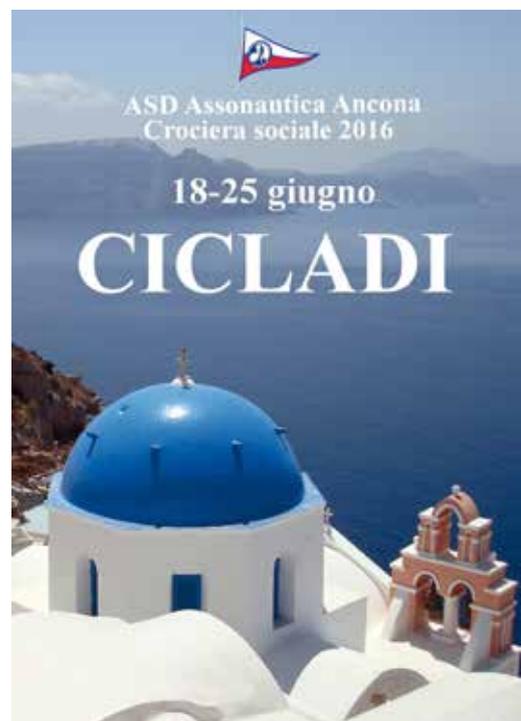
Crociera Sociale Cicladi!

Le crociere per i soci hanno ormai più di dieci anni di tradizione, con varie destinazioni e varie impostazioni. Prima Croazia, per varie stagioni, rigorosamente scuola di vela. Poi Grecia Ionica (tre stagioni), Turchia, Grecia Egeo, Dodecaneso, ed ora Cicladi. La formula nel frattempo è diventata più libera, man mano che i soci partecipanti si facevano più esperti. Non si può infatti offrire una scuola di vela a chi ne conosce quanto e più di noi, ma non si può nemmeno negare una funzione di scuola a chi invece ha ancora tutto da imparare.

Così la formula è diventata più elastica: lo skipper insegna a chi vuole imparare, ma anche chi a bordo non è skipper, ma è bravo, insegna. E chi vuole invece essere lasciato in pace e godersi solo la crociera, è anche lui benvenuto, purché faccia la sua parte nella conduzione della barca (che non è

solo manovre, ma anche cucina, pulizia, cambusa...). Questa è la formula degli ultimi anni, ed a quanto pare funziona, se oltre metà dei partecipanti dell'anno precedente poi torna. Per molti, soprattutto neo-patentati, è l'occasione migliore per fare una "full-immersion" e vedere dal vivo cos'è la vela d'altura. Anche perché l'impostazione da veri appassionati resta sempre, per cui faremo molta vela, anche con vento, e il minimo di motore.

Per questa crociera siamo già a 36 partecipanti su 4 barche da 44-46 piedi, piene. Va più che bene così, ma dal momento che già qualcuno che si è presentato in ritardo si è messo in lista, se ci saranno le condizioni per riempire una quinta barca la "vareremo". Chi è interessato però deve contat-



tare al più presto la Segreteria. Il piano di crociera e tutti i dettagli sono nella pagina dedicata del nostro sito.

UnipolSai
ASSICURAZIONI



 **AssiAdriatica** S.R.L.
Unici, come te.

Via Mamiani, 4 - Ancona
Tel. 071 205168
Fax 071 9882185/202938
ancona.un02518@agenzia.unipolsai.it



Sesto trofeo "gara di pesca bolentino dell'Adriatico" per amatori e garisti. Era ora!

di Marco Biagini

Dopo la premiazione

La gara si è tenuta il 17 Ottobre 2015 ed è stata organizzata da quattro Circoli Nautici di Ancona e più precisamente: A.S.D. Assonautica, Associazione Pescatori Sportivi Dilettantistici, Cooperativa Il Fosso e A.S.D. Pesca Sportivi, con il patrocinio del Comune di Ancona.

Sì! dico "era ora" perché finalmente, dopo quattro settimane di rinvio per cattive condizioni meteo, il sabato 17 ottobre ci ha permesso di svolgere serenamente la nostra gara.

Partenza dal Porticciolo di Marina Dorica e dal Lazzaretto alle ore 6.30 del mattino, appello, consegna dei sacchetti numerati per contenere il pescato e subito dopo ben 21 imbarcazioni, tra le quali due di equipaggi garisti (Sergio Frezzotti e Ferdinando Vinci per la nostra ASD Assonautica, e Roberto Graziosi - Franco Ripa per la SPSRCH di Falconara) seguono la barca giuria. Il giudice di gara è il nostro Pietro Schilardi, vice presidente della ASD Assonautica.

Come già detto la giornata era stupenda e soffiava un leggero

vento da SSO, ideale per pescare suri e sgombri. Si va verso la zona di pesca a circa 3 miglia dal porto e alle ore 7,30 la barca giuria dà il segnale di inizio gara. Nel giro di 5 minuti i partecipanti ancorano la loro imbarcazione ed inizia la gara. Alle ore 10,30 precise termina la gara e tutti procedono lentamente alla consegna del pescato al giudice di gara. Alle ore 11,00, sotto il gazebo di Marina Dorica e con la presenza degli equipaggi, si procede alla pesa del pescato. Il risultato è stato il seguente: categoria "Amatori": equipaggio 1° classificato Papalini Sergio e Bibbona Manlio - APSD Ancona con Kg. 8,100; 2° classificato Pelosi Federico e Aranci - ASD Pesca Sportivi con Kg. 7,00; 3° classificato Farinelli Lamberto e Steduto Angelo - APSD Ancona con Kg. 5,85. Categoria "Garisti": equipaggio 1° classificato Graziosi Roberto e Ripa Franco con Kg. 4,550; 2° classificato Sigg. Frezzotti Sergio e Vinci Ferdinando con Kg. 3,550. Devo sottolineare che i nostri garisti Luca Bassani e Giorgio Storti, che inizialmente si erano iscritti, per sopraggiunti impegni non hanno potuto parte-

cipare alla competizione.

I soci dell'ASD Assonautica presenti alla gara sono stati: Massimo Colletta 6° classificato con Kg. 4,650 ed il sottoscritto Marco Biagini 10° classificato con Kg. 2,250. Dopo la premiazione nella sede dell'A.S.D. Pesca Sportivi i Circoli Nautici hanno offerto un ricco buffet a tutti gli equipaggi partecipanti all'evento.

Colgo l'occasione per ringraziare Pietro Schilardi, in rappresentanza dell'A.S.D. Assonautica, e la Società Cattolica di Assicurazione di Ancona con la rappresentanza del Dr. Massimo Capogrossi, la quale gentilmente ha offerto un interessante trofeo all'equipaggio primo classificato degli amatori, il Comune di Ancona che ha offerto due bellissime targhe e due coppe, e la F.I.P.S.A.S. Ancona che ha offerto una bellissima coppa. Infine ringrazio tutti i Presidenti dei Circoli Nautici sopra indicati che hanno reso possibile la competizione molto gradita a tutti i partecipanti. Per il prossimo anno invito i soci, amatori e garisti iscritti ai Circoli Nautici a partecipare numerosi al 7° Trofeo dell'Adriatico.



Sambo e Malgarise, per iniziativa di Silvia Traunero, sono venuti a trovarci per una serata del sabato dedicata alla regata d'altura "vera" (oltre cento miglia, anche molte di più) della quale loro sono grandi esperti. Il Circolo rappresentato da Silvia ha il merito di organizzare due tra le più belle regate d'altura italiane, la "200" e la "500". L'articolo riassume la serata, con la speranza di "contagiare" con questa passione anche i nostri regatanti.



Malgarise e Sambo alla 200 (foto A. Carloni)

Regata d'altura: un'esperienza per tutti

di Silvia Traunero

Circolo Nautico P. Santa Margherita, Caorle (VE) www.cnsm.org

Partecipare ad una regata d'altura è un'esperienza agonistica che coinvolge molti aspetti marinareschi e garantisce moltissima soddisfazione all'equipaggio, a prescindere dal risultato e dall'obiettivo che ci si pone.

Questo in sintesi il messaggio che i velisti Dario Malgarise e Silvio Sambo hanno voluto portare ad Ancona in una serata di gennaio, grazie alla splendida ospitalità di Assonautica nella Club House presso il Marina Dorica.

Il curriculum dei due velisti veneti, che spazia dalle derive alla Coppa America, non deve però far pensare che le regate d'altura siano appannaggio solo dei professionisti, anche per i neofiti o i meno esperti ci possono essere grandi soddisfazioni, a patto di preparare la barca e l'equipaggio con qualche piccolo accorgimento in più.

Il calendario delle regate offshore è molto ampio e in Adriatico ci sono molte possibilità di scelta, tra queste anche La Duecento e La Cinquecento di Caorle, che si corrono lungo bellissimi scenari e

che garantiscono condizioni meteorologiche sempre variabili, grazie all'attraversamento della costa istriana e del

Quarnaro.

Dopo aver scelto la regata, valutando il percorso, il periodo, la lunghezza e l'e-



Il percorso della Duecento

ventuale punteggiaggio ai fini della classifica del Campionato Italiano Offshore, Dario Malgarise e Silvio Sambo suggeriscono di affrontare una preparazione ad hoc, personale e dell'imbarcazione.

Sia che si affronti una lunga X2 o con equipaggio completo, è necessario prepararsi un po' fisicamente, magari partecipando prima ad una regata costiera con almeno una notte fuori, che aiuta l'equipaggio ad ottimizzare la gestione dei turni, del sonno e della corretta alimentazione, per dosare al meglio le forze.

Il più grande impegno è quello destinato a migliorare ed ottimizzare la barca, così come fa ogni velista prima di una crociera, partendo dal piano di coperta e sottocoperta, che deve essere resa più funzionale e "veloce" anche con qualche piccolo trucchetto, come un doppio circuito spi per cambi rapidi, l'allungamento delle drizze, il sistema delle doppie palline su alcune drizze per un loro rapido riconoscimento anche al buio, gerli in abbondanza per legature delle vele durante i cambi, sistemi rapidi per "sparare" il gennaker/spi, teli anti rollio per dormire sopravento.

Passando al piano velico, particolare attenzione va posta alle vele di "sicurezza" come tormentina e randa di cappa e a quelle vele che normalmente a bordo, specialmente nelle regate tecniche tra le boe, non si portano (code 0 e JibTop), mentre per l'impianto elettrico, fondamentale risulta l'eliminazione degli sprechi elettrici, avere batterie dei servizi efficienti, così come luci di via perfettamente funzionanti e a basso consumo led, torce elettriche e VHF perfettamente funzio-

nante, oltre al materiale di rispetto nella Grab bag (VHF, GPS, Torce) e se possibile, installare un sistema AIS.

Grande attenzione va posta anche alla sicurezza, così come dettagliato nelle OSR dell'ISAF, preparando tutte le dotazioni obbligatorie per chi partecipa ad una regata di categoria 3, come sono la maggior parte delle regate lunghe adriatiche. L'obiettivo è quello di saper far fronte ai piccoli inconvenienti che possono verificarsi a bordo normalmente, senza però fermarsi in porto, per concludere la regata.

Si può decidere di partecipare ad una lunga con gli amici, per passare un po' di tempo insieme o magari in doppio, per mettersi alla prova o per cercare l'affermazione in una competizione importante. Moltissime regate offshore danno anche la possibilità di seguire le imbarcazioni lungo la rotta, grazie ai rilevatori satellitari, introdotti sia per motivi di sicurezza che per coinvolgere anche chi resta a casa nelle emozioni della regata. Non resta che scegliere la regata, studiare attentamente il percorso e monitorare le condizioni meteo dell'area

che si attraverserà per entrare, o ritornare, nel mondo dell'altura, dove l'agonismo incontra la marineria e le emozioni della competizione si sentono per tutti: sia che si arrivi primi, sia che si arrivi ultimi.

Ringraziando Assonautica, il Presidente Manarini e il Dottor Iacobone per la splendida ospitalità, ci auguriamo di ritrovarvi numerosi a La Duecento dal 6 all'8 maggio sulla rotta Caorle-Grado-Sansego-Caorle e La Cinquecento dal 29 maggio al 4 giugno, sulla rotta Caorle-Sansego-Isole Tremiti-Sansego e ritorno. Chi parteciperà alla Pesaro-Rovigno (30 aprile - 3 maggio) volendo potrebbe venire direttamente a Caorle per La Duecento: l'ospitalità è prevista già dal 1 maggio.



Partenza della 200 a Caorle (foto A. Carloni)



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



La tredicesima Veleggiata di Natale e i trofei annuali 2015



Che...noia questa Veleggiata! Abbiamo avuto un anticiclone che ricorderemo a lungo, durato in pratica tutto novembre e dicembre, con un barometro tra 1020 e 1030 e oltre, dal primo di dicembre. Nebbie, sole quando ce la faceva a sciogliere la nebbia, temperature da golfino. La Veleggiata di Natale era davvero difficile, dato che il vento è stato per un mese fra 0 e 4 nodi. La prima domenica prevista, il 13, abbiamo sperimentato il vento zero: poche volte (anzi mai prima d'ora) le barche sono rimaste ferme attorno alla giuria a motore spento. Dopo due ore di scherzi, cibo e sole, tutti a casa. Il 20 dicembre la giornata sembrava cominciata meglio, qualche bandiera si muoveva. Infatti alle 11 Tricarico è riuscito a dare una partenza accetta-

bile (sotto agli standard FIV, ma la nostra è una manifestazione del diporto, e la cosa più importante era cercare di far divertire tutti). Bordi faticosi, contrastati dalla corrente, verso la prima boa, quella al vento, raggiunta più facilmente dalle barche piccole e da quelle performanti (comunque **CUS Ancona di Morellina, il primo**, ha impiegato 50 minuti per 1 miglio!), mentre quelle grandi e pesanti, tranne rare eccezioni, hanno abbandonato. Però su 28 barche partite ben 21 sono arrivate alla boa di bolina, dove la prova è stata interrotta per riduzione di percorso. Barche che hanno lottato, hanno impiegato anche due ore e 20' come il piccolo Mael (con a bordo papà Mauro e i giovanissimi Matteo e Federico) ma sono arrivate. Tutto sommato una bella prova!

Al termine premiazione con party di Natale (fiumi di cioccolata calda e molto altro). Oltre ai risultati di giornata, che troverete sul sito insieme alle foto della nostra brava Veronica Benigni, sono stati assegnati i trofei relativi a tutta la stagione, sulle nostre quattro regate. Il **trofeo Presidenza Assonautica Ancona**, per il miglior punteggio cumulativo, è andato finalmente a **Gianni Giombi** con Uka Uka Yaman (Assonautica). Gianni inseguiva il risultato da tre anni, sempre vicino ma mai raggiunto fino a questa volta, e sul filo di lana. Una bellissima ceramica ricordo con vista del Guasco. Il **trofeo UISP per le barche classiche** (oltre i 20 anni) è andato per il secondo anno consecutivo a My Way di **Daniele Ferraioli** (LNI), con ampio margine.





La stagione velica 2016 Assonautica

qualche idea nuova dalla nostra ASD

Ecosì ricominciamo la nostra stagione velica. Il **Luca's Days dal 19 marzo al 3 aprile**, poi la **Regata di Primavera il 15 maggio**, la mitica **Conerissimo**, sul lungo percorso costiero fino a Numana, nella tradizionale prima domenica di giugno, il 5, poi dopo la pausa estiva la **Regata d'Autunno il 2 ottobre** e per concludere quella di **Natale l'11 dicembre**. Il calendario completo di tutte le manife-

stazioni d'altura lo trovate in quarta di copertina.

Cosa cambia? Non poco. Intanto avrete notato che abbiamo scritto "**regate**" e non "velegiate". Non perché sia cambiato il percorso o lo spirito, che è quello di far divertire tutti, dai più tecnici ai più "domenicali", ma perché di competizioni veliche a tutti gli effetti si tratta, senza contare che c'è in ogni giornata una nutrita sezione ORC, e quella è regata davvero a pieno titolo.

Una seconda questione è come premiare chi partecipa con assiduità alle nostre manifestazioni. E allora, oltre a confermare i trofei annuali a punteggio (quello assoluto e quello per le barche sopra i 20 anni), faremo uno **sconto sulla quota** di iscrizione del 10% alla seconda regata, del 20 alla terza, e del 30% alla quarta.

Poi chiederemo a tutti gli skipper di dotarsi della **tesserata FIV** (se ci sono altri tesserati a bordo meglio, ma almeno lo sia lo skipper-armatore; per l'ORC invece, come sempre, tutti devono essere tesserati) ma per chi non l'ha mai fatta, la tessera sarà gratuita, la pagheremo noi.

E veniamo alle **regole**, tasto sempre dolente perché scontenta tutti. Il problema, in mancanza di una stazza (che purtroppo la maggioranza degli

Armatori non si convince a fare, nemmeno con il superincentivo che abbiamo offerto un anno fa), è di rendere almeno un po' confrontabili le barche, altrimenti la classifica può essere scritta già prima di partire e il gioco non diverte più nemmeno chi vince (figurarsi chi perde sempre...). Dunque le novità sono queste:

- le barche da regata pura (quelle con le quali non si può nemmeno provare a fare una crociera perché sono "vuote" o non cabinate), i **racers puri** come si dice con finezza, dovranno regatare a parte, in ORC, anche se figureranno sempre in classifica generale, ma non nelle classi.

- le barche performanti, che chiameremo (non inventiamo nulla, è già così alla Regata del Conero) barche da **crociera/regata**, gareggeranno pure a parte, se in numero sufficiente a fare le classi (tre barche), altrimenti verranno accorpate alla classe crociera corrispondente, con un handicap di 30 secondi a miglio.

- le barche da **crociera** pura, che sono la maggioranza, rimarranno come è sempre stato.

Come classificheremo le barche nelle tre categorie? Sappiamo che questo è il punto delicato, ognuno pensa in segreto che la sua sia la barca più veloce del mondo ma deve dimostrare che è la più lenta... Ci siamo ispirati alla normativa FIV per gli eventi del diporto velico, senza inventare nulla. Aspettate per vedere, il bando chiarirà l'arcano! Di una cosa tutti possono stare certi: non facciamo nulla per favorire questo o quell'altro (anzi a volte siamo i primi ad autopenalizzarci) ma cerchiamo solo di dare il massimo divertimento a tutti.





Aula 10 - corso MASTER 2015

Concluso il 10° Corso 2015 di Meteorologia Nautica le novità per il 2016

di Maurizio Melappioni

Dieci gli iscritti al 10° corso di Meteorologia Nautica che ho avuto il piacere di tenere nel periodo autunnale del 2015 nella sede dell'Assonautica di Ancona. Al termine è stato consegnato un attestato che ha certificato la presenza di ogni allievo alle lezioni per un totale di 30 ore complessive di durata del corso. Gli allievi sono stati seguiti anche a casa durante l'intero periodo attraverso e-mail didattiche dove venivano descritte le situazioni meteorologiche vere del momento rendendo il corso non solo teorico. Massima è stata la soddisfazione dei partecipanti al corso tanto che qualcuno ha affermato di volerlo ripetere per una seconda volta come è già accaduto nelle volte precedenti. Lo scopo è quello di rendere più solida la conoscenza dei concetti

teorici forniti durante il corso e prendere ulteriore confidenza nell'applicazione pratica.

All'interno del programma del corso c'è una sezione rivolta alla conoscenza della strumentazione di bordo dedicata alla meteorologia che ha portato quattro allievi alla richiesta di un maggiore approfondimento. Il risultato è stato quello vederli coinvolti in un ulteriore corso (vedi prossima pagina) ma questa volta per acquisire una patente particolare quella di Radioamatore. La sezione ARI (Associazione Radioamatori Italiani) di Ancona, ha organizzato un programma didattico necessario al superamento dell'esame per ottenere la patente di Radioamatore e quindi di ottenere il nominativo rilasciato dal Ministero delle Poste. Il nominativo permetterà loro di utilizzare

a bordo le apparecchiature radio in banda HF per inviare e ricevere le e-mail via radio, poter parlare con altre persone nei vari NET meteorologici esistenti, oltre a ricevere i dati meteo trasmessi nelle zone suddivise in METAREA dal sistema di diffusione diretto dal WMO.

Il corso di Meteorologia Nautica sarà nuovamente organizzato per la prossima stagione autunnale 2016 a partire dalla metà di settembre. A seguire, ma solo su richiesta, sarà aggiunta da questo anno una nuova sessione speciale dedicata ai "veri oceanici". Gli argomenti aggiuntivi saranno specifici per la conoscenza dettagliata delle caratteristiche meteorologiche e di routage di tutti gli oceani del pianeta nella fascia compresa tra i tropici a cavallo dell'equatore meteorologico.



Cos'è l'ARI e chi sono i radioamatori approdati all'Assonautica nel 2016

di Maurizio Melappioni



La radio e le onde radio fanno parte integrante del navigare da quando Guglielmo Marconi inventò la telegrafia senza fili, cioè tramite onde radio. Una esperienza durata quasi 100 anni quella della telegrafia e del suo utilizzo in mare legato alla sicurezza. Molti forse non ricordano più o non hanno mai sentito parlare di stazioni radio costiere dove telegrafisti di professione svolgevano il lavoro di lancio dei bollettini meteo e comunicazione con le navi. Oggi sarebbe sciocco affermare che "sarebbe difficile fare a meno di una radio a bordo" se non ampliassimo però la panoramica delle possibilità che questo strumento offre al navigante.

La radio a bordo per molti è il VHF, per chi vuole navigare a più ampio raggio la radio SSB, di fatto però la radio di bordo rimane sempre un argomento che viene vissuto come una sorta di muro invalicabile fatto dalla non conoscenza, perchè si ignorano completamente i vantaggi che invece ne possono derivare. Ad esempio, e non tutti lo sanno, da bordo è possibile inviare e ricevere le e-mail utilizzando un semplice PC e una piccola radio in onde corte, le HF, utilizzando un modem che utilizza un protocollo a pacchetti per lo scambio dati, chiamato Pactor.

Un sistema questo molto utilizzato dai navigatori perché l'invio e ricezione



Fabio I6CXB

sono gratuiti, a differenza del sistema telefonico satellitare che impone alti costi. Ma non è solo questo il vantaggio, ve ne sono molti altri tutti da scoprire e con risvolti pratici.

Questo tipo di attrezzatura però può essere utilizzata solo se si è in possesso di un nominativo rilasciato dal Ministero delle Poste, che va richiesto con apposita domanda dopo aver conseguito la Patente di Radioamatore. Infatti il nominativo compare ad ogni trasmissione effettuata, e permette collegamenti anche internazionali.

Il conseguimento della patente di Radioamatore quindi apre la conoscenza di tutto quello che c'è dietro al mondo collegato alla radio, ed è molto ampio ed interessante. Poter verificare da soli se la vostra antenna VHF funziona correttamente è solo un esempio ma ne potremmo farne tanti altri.

L'ARI (Associazione Radioamatori Italiani) ha una sezione anconetana con sede a Villa Beer in via Colle Verde, aperta tutti i mercoledì pomeriggi dalle 17 alle 19, www.ariancona.it Con Gennaio 2016 un gruppo di radio-

amatori anconetani ha organizzato un corso per la preparazione all'esame per conseguire la Patente di Radioamatore, su richiesta di 6 soci dell'Assonautica che hanno frequentato il 10° Corso 2015 di Meteorologia Nautica. Il corso si è svolto a sabato alterni dalle 9 alle 12 presso l'Assonautica ed è stato completamente gratuito. I radioamatori docenti sono stati I6CXB Fabio, presidente della sezione di Ancona, I6PZ Antonio, vicepresidente, IW6ATU Guido, socio e I6RKW Renzo, socio, che hanno messo in piedi in modo magistrale la "macchina degli argomenti" da trattare per superare l'esame che è a quiz con risposte multiple. Queste persone oltre che radioamatori sono anche tecnici della materia e quindi in grado di fornire una ottima didattica, alla portata di tutti. In futuro potranno aprirsi altri corsi come questo, chi fosse interessato può segnalarlo alla segreteria dell'Assonautica o scrivere una e-mail al presidente ARI Ancona segreteria@ariancona.it per creare un eventuale secondo corso.



Guido, Antonio e Renzo

Liquidi indesiderati a bordo

di Gianfranco Iacobone

Sgombro subito il campo da due tipi di liquidi che non saranno oggetto di questo articolo. Quelli finanziari, che in barca sarebbero fortemente desiderati, ma purtroppo seguono la strada opposta: la barca li allontana e li volatilizza, i liquidi finanziari, piuttosto che attirarli. L'altra categoria che non tratterò è quella dei liquidi biologici: quelli sì, fortemente indesiderati, ma che meritano per la delicatezza del tema una trattazione a parte (vedi pag. 23).

Restano due categorie sulle quali mi concentrerò, sulla base di personali esperienze, come sempre: l'acqua (nella variante dolce e salata) e il gasolio.

I due liquidi differiscono per un aspetto, quando li troviamo dentro la barca in quantità "corpose": l'acqua preoccupa o terrorizza ma poi, risolto il problema, ci lascia puliti e sereni. Il gasolio ha un minore impatto emozionale, ma poi ci lascia sporchi e a lungo puzzolenti, a volte per sempre, come per il ricordo di una cattiva azione. Potendo scegliere (ma non possiamo scegliere) preferirei l'acqua, a patto di non affondare.

Dunque cominciamo dall'**acqua**. Escludiamo quei piccoli trafiletti dall'albero passante, da imperfezioni della falchetta e dei candeliere, da oblò e osteriggi mal tenuti o mal progettati (avete visto l'ultima tendenza di fare finestrature laterali di tuga apribili che si basano solo sulla tenuta della guarnizione? Auguri!). Non è di questi fastidi che voglio scrivere, ma delle vere inondazioni.

Intanto sfato un mito: assaggiare l'acqua di sentina (l'ho fatto più volte) per vedere se è dolce o salata è molto coraggioso e marinairesco, ma poco informativo. Se la sentina non è immacolata il sapore sarà un mix di dolce-salato-acido-speziato-idro-carburico secondo le abitudini, condito con peli di varia provenienza. Il momento dell'assaggio già non è felice, dopo l'umore sarà ancora peggiore.

Scherzi a parte, se siamo in presenza di "acqua ai paioli" o sopra, la cosa è seria e le decisioni devono essere rapide e prese con freddezza. Avviata la pompa di sentina, e il motore per avere energia se la cosa è grave, cerchiamo di capire se l'allagamento si riduce o no, o addirittura aumenta, cosa davvero grave. La pompa elettrica funziona bene? La cosa più banale è che la "succhiarella" che filtra l'acqua sia ostruita dallo sporco di sentina, bisognerà correre a verificarla. Oltre, ovviamente, ad essere sicuri che la saracinesca di uscita a mare della pompa (non ci dovrebbe essere, ma ne parleremo) non sia chiusa. La seconda cosa da capire è da dove viene l'acqua. Più essa è alta più è difficile capirlo, perciò è essenziale abbassare il livello, con qualunque mezzo (un detto marinairesco recita: nessuna pompa è efficiente come un uomo spaventato con un bugliolo in mano; ed è vero, basta buttare fuori dalla scaletta al pozzetto). Se il livello si abbassa tanto da capire se viene dai quartieri poppieri (più probabile) o prodieri è già qualcosa, se non è possibile appurarlo bisogna,



da Enea Riboldi - Buon vento - ed. Bolina

continuando a pompare e sgottare (mi auguro che non siate soli a bordo, come è capitato a me) iniziare una ispezione sistematica e veloce di tutte le prese a mare e punti di possibile entrata, da prua a poppa. Ognuno conosce la sua barca, ma ad occhio e croce ogni barca ha...vediamo...dieci punti? Sono quasi sempre di più. Da prua: apparato dell'elica di prua, se c'è; bagno/bagni: ognuno un carico e due scarichi, almeno; lavandino di cucina; trasduttori passanti (log, eco ecc); presa acqua motore, S-drive o asse elica (con sua presa di raffreddamento); generatore elettrico, se c'è, con la sua presa; ombri-nali del pozzetto; losca del



da Enea Riboldi - Buon vento - ed. Bolina

timone. E potrei continuare... Ernesto Tross scrive nei suoi articoli che non vuole una barca che abbia anche un solo buco sotto la linea di galleggiamento, ma lui è lui e vive in barca a modo suo; noi siamo "normali" e di buchi sotto la linea ne abbiamo tanti che alla fine uno di più o di meno non ci fa effetto. Se l'acqua con le pompe si esaurisce rapidamente, e magari sembra anche dolce all'assaggio, abbiamo un serbatoio bucato. Ispezionando con attenzione scopriremo anche quale, lo isoleremo o ripareremo, e via, paura passata. In alternativa abbiamo una sconnes-

sione/fissurazione di un tubo, per cui la pompa continua a girare e buttare acqua dolce in sentina (il pressostato della pompa non la ferma mai). Avremmo dovuto sentire la pompa che girava, ma magari navigando con mare formato capita di non sentirla. Problema ugualmente facile da risolvere.

Invece l'acqua salata che viene da uno dei "buchi" può essere massiva e torrenziale. Si va da una sconnessione del tubo collegato alla presa a mare (fascette arrugginite e rotte, per esempio) alla vera rottura della presa per corrosione. Nel primo caso basta chiudere la presa a mare (se non è inchiodata: ad ogni carenaggio, una volta l'anno almeno, anche quelle che non azioniamo mai vanno mosse e lubrificate) e riconnettere per bene il tubo. Nel secondo la cosa è grave: i famosi tappi di legno a scalare che dovremmo avere a bordo (ma anche quelli residuati da bagordi alcolici) possono salvarci, e se non ci stanno a misura allora via con stracci, spugnette e qualunque altra cosa.

E qui racconto il primo episodio vissuto. Caricata la barca per la crociera, tornavo a casa quando per una dimenticanza sono tornato indietro. L'acqua lucicava sopra i paioli! Era successo tutto in quei 5 ultimi minuti. Ero solo, il pontile deserto ad ora di pranzo. La pompa elettrica non riusciva a prevalere. Ho potuto vedere che il "fiume" veniva da poppa. Ho aperto furiosamente il vano motore, niente, ma veniva da

ancora più dietro. Aperto un portello di accesso al sottopozzetto, casino di acqua, buio, schizzi....eccola! Una saracinesca di scarico degli ombrinali col tubo (da 40mm!) quasi sconnesso ma ancora appoggiato. Chiusa la saracinesca (per fortuna funzionante), risolto. Cosa era successo? Avevamo fatto fare una revisione della timoneria, e in quello spazio ristretto qualcuno aveva inavvertitamente forzato col piede sul tubo dell'ombrinale e lo aveva mosso dal suo attacco. La banalità del male, come il titolo di un certo romanzo.

Un secondo episodio vissuto è recente. Estate 2014, Croazia, in porto. Avviamo la pompa di sentina per pochi secondi, per togliere un po' d'acqua piovana (dall'albero passante). Dopo cinque minuti acqua quasi ai paioli! Pompaggio, assaggio (sapore sui generis, come dicevo), vediamo che si abbassa e poi si esaurisce. Bene. Inizia una caccia al problema, tutti i passeggeri fuori, svuotamenti, torce elettriche, ispezioni, prove e controprove. Due ore, niente. Però l'acqua non torna. Si va a letto la sera col pensiero... ma almeno dormendo a bordo se salirà a livello cuccetta ce ne accorgeremo.. (qualcuno consiglia di dormire con un braccio "a penzolò"...). Nel dormiveglia mi viene il lampo: se ci siamo allagati dopo aver azionato la pompa è essa la traditrice, proprio essa, doppiamente traditrice e subdola! Infatti: a differenza della pompa manuale obbligatoria, che scarica sopra la linea di galleggiamento, quella elettrica, messa dopo, per non fare un

nuovo buco a murata era stata accoppiata allo scarico del lavandino del bagno, sotto la linea di galleggiamento. Le pompe dovrebbero essere "occludenti" (l'elemento rotante ad alette non dovrebbe mai lasciare aperta la via) ma per qualunque banalità (corpo estraneo, aletta difettosa ecc.) può "incantarsi" in posizione aperta, ed allargarci a ritroso. Proprio tu, Bruto, figlio mio! Anche chi ha la pompa elettrica che scarica poco sopra la linea di galleggiamento stia attento: durante una lunga bolina può accadere la stessa cosa, e lì per definizione non è nemmeno prevista una saracinesca di chiusura.

Il capitolo acqua è comunque vario e pieno di sorprese, nessuna positiva. Il motore è un grande pompatore di acqua (se si avesse bisogno di aspirarne tanta si consiglia pure di usare il

motore come pompa di sentina ausiliaria, staccando il tubo dalla presa a mare, dopo averla chiusa, e facendolo pescare in sentina), ma se tutta questa acqua non ritorna in mare sono guai. Ho avuto allagamenti da perforazione dello scambiatore (che è metallico e soggetto a corrosione) e da sconnessioni varie lungo la linea marmitta-uscita. Sono casi che intanto si risolvono spegnendo il motore e se non basta chiudendo la sua presa a mare, e proseguendo a vela. Ma in genere con mezzi di fortuna la falla si risolve e il motore può ripartire.

Il wc va guardato con sospetto, se non si vuole ogni volta, dopo l'uso, chiudere tutte le prese. Cosa difficile da ottenere in crociera, con utenti "assidui" di quello che per lo skipper è l'attrezzo più odiato. Se il bordo del wc è sotto la linea

di galleggiamento state attenti, specialmente se il tubo di ingresso dell'acqua marina non è a collo d'oca con disinnescio. Il problema non sono quelle imbarcate d'acqua a barca sbandata (classico il lavandino) che si risolvono con una "cazzata" generale, ma quel trafileamento continuo a sifone, che empie la tazza del wc, deborda e allaga tutto e ci manda a fondo se lasciamo la barca non custodita per alcune ore.

Poi ci sono le vere tragedie del mare, che vengono da dissesti della struttura (classici i perni del bulbo) spontanei o aiutati da uno scoglio che passava lì per caso. Qui, se il trafileamento è contenuto, raccomanderei di filare con meno stress possibile per la barca (tipo invertire la rotta per non battere sull'onda) verso il travel lift più vicino o alla peggio verso acque basse e protet-



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



bagni LA LANTERNA
piazza Miramare 7 - Marcelli di Numana



Non fino a questo punto

te dove incagliare dolcemente e puntellare il povero animale per mantenerlo in piedi in attesa di soccorsi.

Veniamo ora al secondo dei "liquididi indesiderati".

Il **gasolio** è "fino", sentenziava un mio meccanico ogni volta che mi lasciava un gocciolamento da qualche parte. Sarà, ma certo non più fino dell'acqua, del vino, e di altri consimili, ho sempre pensato. Il problema è che il gasolio oltre che fino unge e puzza, quindi si sente e dà fastidio, e prende pure gusto a rimanere come ospiti indesiderati, quando impregna legno, sandwich di balsa o di sintetico, interstizi dei controstampi, tessuti e angoli irraggiungibili. Tutto ciò contribuisce a dare quello che con gentilezza si definisce "odore di barca vissuta", che permane nelle vecchie barche che prima o poi un incontro col gasolio l'hanno avuto.

Lasciando perdere le mille perdite possibili delle linee, dei filtri e del motore, che si misurano a gocce (che però veicolate da acqua di sentina possono fare il loro nefasto lavoro lo stesso: per

questo non lasciate mai il vostro borsone sul pavimento, mai...), racconterò del vero cataclisma gasolico che abbiamo vissuto a bordo, perchè serva a prevenire.

Il serbatoio viene di solito riempito da un grosso tubo da 40-50 mm che parte dal bocchettone sul ponte (a proposito: lo sapete, vero, che più di uno dei nostri amici diportisti ha messo acqua nel bocchettone del gasolio e viceversa? E' meno difficile di quanto sembra); il tubo si innesta nel serbatoio, a volte facendo un certo percorso perchè il serbatoio si può trovare un po' lontano dalla verticale del bocchettone. Nel nostro caso il percorso è lungo e non verticale, così ha un'ansa di ristagno. Fatto un bel pieno "a tappo" abbiamo cominciato a bolinare ben sbandati. A proposito: attenti ai pieni "a tappo", sia dell'acqua che del gasolio. La legge di Torricelli dice che per un metro di dislivello (la distanza coperta-serbatoio), se il tubo di carico rimane pieno, si generano nel serbatoio pressioni incredibili... Ma torniamo

alla bolina, che finì in una baia per il pranzo. A barca piatta notiamo un luccichio a livello dei paioli, ma stavolta non è acqua, bensì trenta degli oltre 100 litri di gasolio appena messi. Non è stato un bel pranzo. Svuotare a mare, la coscienza non ce lo consentiva (nemmeno il severo codice penale croato). Quindi raccolta, decantazione, rimessa della parte pulita e filtrata nel serbatoio, e la metà sporca, in 7-8 bottiglie da acqua svuotate all'uopo, sbarcata accanto ai cassonetti di Iz Veli (spariti dopo poche ore, per la cronaca: riutilizzati da qualcuno, spero, dopo ulteriore decantazione). Intanto evacuazione dei passeggeri, lavoro bestiale di pulizia, sonni agitati la prima notte in atmosfere idrocarburiche allucinogene, e puzza per alcuni mesi. La farò breve: credevamo di aver capito cosa era successo, abbiamo tappato ciò che non era colpevole, abbiamo subito altri due allagamenti di grado minore (ma sempre dolorosi) e alla fine dopo un anno abbiamo trovato che il tubo di carico, dove ristagnava gasolio, si

era fuso e bucato per cui ad ogni pieno e ad ogni sbandata, lasciava passare gasolio a gogò. Se avessimo con cura ispezionato tutta la "filiera" da subito, ci saremmo risparmiati molti dolori. Altro tubo da guardare con sospetto è quello, piccolo e in genere di rame, che permette all'aria di entrare e uscire dal serbatoio. Di solito finisce in alto a murata, o vicino all'albero. Se quello si ostruisce il pieno non si riesce a fare (dal bocchettone trabocca come se il serbatoio fosse pieno), e in più il motore dopo un po' si ferma, perchè il serbatoio va in depressione man mano che il gasolio viene prelevato (in questo caso basta svitare il tappo di rifornimento in coperta). Anche questo tubicino, come gli analoghi dei serbatoi dell'acqua, ha un lungo percorso fino a murata o a coperta, per cui nel suo decorso si può lesiona-

re, ostruire con morchia ecc. con quanto ne consegue. Comunque il gasolio, oltre che nemico della sentina, è anche necessario, per cui altre due lezioni vissute collegate al gasolio sono 1) che se si naviga con meno di mezzo serbatoio con mare mosso è più facile che l'aria vada nel motore, e 2) che se non ci portiamo dietro un paio di litri di gasolio in una tanichetta, gestire e riempire i filtri intasati, una volta svuotati e puliti, sarà un problema.

E infine, una preghiera: una sola goccia di gasolio, come sappiamo, si spande su 2-3 metri quadri di mare. Siamo dunque attenti quando facciamo i rifornimenti, non dico con le taniche ma anche alla pompa. In Turchia abbiamo visto (durante la crociera sociale 2013) che applicano una ventosa di aspirazione all'uscita dell'aria del serbatoio, durante il



David Ingiosi - la crociera ecologica

rifornimento. E siamo rimasti ammirati ma anche un po' umiliati da tanto scrupolo, pensando a quello che combiniamo a casa nostra. Detto questo, ricordiamoci che su una barca a vela del motore e relativo gasolio si può anche fare a meno, e buon vento a tutti!



Masini

CENTRO OTTICO



LENTI MULTIFOCALI CUSTOMIZZATE

**MONTATURE ESCLUSIVE
DELLE MIGLIORI MARCHE**

**PROGETTAZIONE E APPLICAZIONE
LENTI A CONTATTO**

**LABORATORIO OTTICO
D'ECCELLENZA**

Corso Mazzini, 154 | Ancona | Tel. 071.204325
www.centrotticomasini.com | info@centrotticomasini.com



Notizie



Edmondo Zappi con Manarini e Iacobone

Edmondo Zappi socio onorario

L'ultima Assemblea dell'Assonautica di Ancona, lo scorso novembre 2015, ha nominato Edmondo Zappi Socio Onorario, con un caloroso applauso. Edmondo ha avuto una vita avventurosa, che ci ha raccontato in una bella serata lo scorso inverno. E' un velista della prima ora, e nostro socio fin dalla fondazione dell'Assonautica di Ancona. Quindi questo titolo è stato ampiamente meritato, e gli auguriamo con affetto di tenerlo stretto per moltissimi anni a venire.

Affondamenti a Marina Dorica

Due episodi in meno di un anno, ed altri negli scorsi anni, sono un po' troppi. Il porto è grande e le barche sono tante, ma ugualmente questi episodi sono troppi: gli ultimi, uno il 27 novembre 2015 e l'altro l'8 febbraio 2016. Due barche a motore, ma a memoria anche le altre erano a motore. Non stiamo a fare l'analisi tecnica (ogni caso è diverso dagli altri), ma che siano prese a mare, o pioggia che non scarica, o cose simili, di solito è "l'occhio del padrone" che manca, perché le barche sono nostre e da noi dipendono la loro sorveglianza e la manutenzione, non certo, come sappiamo, dal Marina. Anche se gli operatori fanno quello che possono, e parecchie barche le hanno anche salvate in tempo.



Affondamento del 27 novembre 2015 molo E



Barca affondata l'8 febbraio 2016 al pontile S

La cassetta sanitaria

Un Decreto Interdirigenziale (abbiamo imparato anche questa parolona) del 1 ottobre 2015 ha stabilito che le barche abilitate oltre le 12 miglia debbono avere una "valigia" (o sacca) stagna contenente una serie di cose per il pronto soccorso sanitario. Non sarebbe una cattiva idea dotare le barche d'altura di alcune cose utili (le barche a noleggio e quelle di uso professionale hanno prescrizioni anche più estese), se non fosse per un problema: chi ha mai insegnato ai diportisti ad usare le cose prescritte dal decreto? Il 5 marzo scorso abbiamo cercato, con l'aiuto di Claudio Mercurio, di mostrare alcune tecniche di primo soccorso, ma alcune cose non sono da prendere alla leggera: fare ad esempio una respirazione artificiale senza la tecnica appropriata può fare più male che bene. Unica consolazione è che in mare, quando non c'è altro soccorso, meglio poco che niente. Ed è con questo spirito che possiamo "digerire" anche quest'ultima disposizione!





Torna il Luca's Days Meteor Cup

Torna per il sesto anno la sfida tra equipaggi giovani (e qualcuno meno giovane) sui nostri Meteor, perché sei anniversari sono passati da quando abbiamo perso Luca Bregallini. Le prove iniziano il 19 marzo e terminano il 3 aprile, per cui come è andata lo racconteremo nel prossimo numero. Quest'anno vorremmo che il pubblico, invece di stare a guardare dalla scogliera, potesse partecipare di più stando "sul campo", magari con qualche barca ancorata ad hoc ai bordi, e un po' di telecronaca in diretta.

Ecologia e barche

Due problematiche stanno "emergendo" attorno alle nostre barche, come grossi cetacei: lo smaltimento delle acque nere e grigie e lo smaltimento dello scafo di vetroresina a fine vita.

Per il primo problema, dopo anni di rinvii, la CEE ha dato un termine ultimativo del 18 gennaio 2016 agli Stati membri per legiferare. Non sappiamo ancora nulla, ma si fa l'ipotesi che le barche già esistenti potranno non avere le casse nere, a patto di non scaricare nulla entro le tre miglia (!). Il problema in effetti è serio, e speriamo che l'industria proponga dei kit appositi per dotare di casse di raccolta anche le barche più anziane. E che i porti si dotino al più presto di impianti di aspirazione e smaltimento dei liquami.

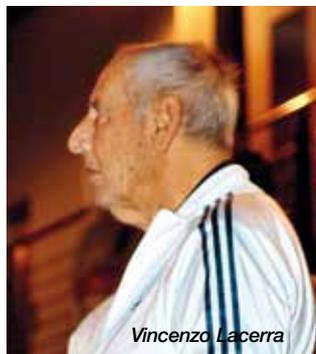
Per la vetroresina, entro pochi anni il problema sarà esplosivo, perché verranno a fine vita migliaia di barche. Le tecnologie per riciclare in modo utile (ma costoso) la vetroresina ci sono, ed alcune sono anche italiane. Ma la normativa non c'è: la Francia ha messo a carico del costruttore il costo di smaltimento (con una apposita tassa che comunque si scaricherà sul diportista acquirente) ma questo servirà tra cinquant'anni. Per oggi, i cantieri che hanno costruito le barche che ora hanno cinquant'anni sono quasi tutti spariti.

Due perdite per l'Assonautica

Ai primi di marzo ci sono state due perdite importanti per noi e per il mondo nautico anconetano, anche se le persone rivestivano ruoli completamente diversi.

Vincenzo Lacerra, 96 anni, era la quintessenza della vela dorica: stamurino doc ma anche nostro socio da sempre, onorario negli ultimi anni, aveva insegnato la vela a tutti, la praticava lui stesso con passione uscendo in solitario fino agli ultimi anni, ed era un giudice di regata che non faceva mancare mai il suo apporto, autorevole, alle manifestazioni veliche. Ha "allevato" una famiglia di appassionati come lui.

Alvaro Falcetelli invece, mancato a 75 anni, non era un velista, ma un imprenditore che ha creduto molto in Marina Dorica fin dall'inizio, creando un ramo nautico della sua attività principale, quella auto-camper, con la Conero Nautica ed associandosi all'Assonautica, della quale è sempre stato sostenitore. Il figlio Eusebio continua con passione l'attività imprenditoriale di famiglia.



Vincenzo Lacerra



Alvaro Falcetelli



CALENDARIO VELA D'ALTURA 2016

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

<u>Manifestazione</u>	<u>Data</u>	<u>Circolo organizzatore</u>	<u>Tipo di regata</u>
Luca's days Meteor Cup	19-20 marzo	A.S.D. Assonautica An Ondanomala A.S.D	Match race
Luca's days Meteor Cup	2-3 aprile	A.S.D. Assonautica An Ondanomala A.S.D	Match race
Luca's days Meteor Cup	9-10 aprile (recupero)	A.S.D. Assonautica An Ondanomala A.S.D	Match race
XXVIII Camp. Primaveraile del Conero Trofeo «A. Stasi»	10 aprile	Ancona Yacht Club	Libera-ORC
XXVIII Camp. Primaveraile del Conero Trofeo «A. Stasi»	17 aprile	Ancona Yacht Club	Libera-ORC
Pesaro – Rovigno	30 aprile - 3 maggio	L.N.I. sez. Pesaro	Libera
Trofeo Four Sailing Lei & Lui	8 maggio	A.S.D. Four Sailing	Libera VB
Veleggiata di Primavera	15 maggio	A.S.D. Assonautica An	Libera-ORC
Trofeo Riviera delle Palme	21 -22 maggio	Circolo nautico Sambenedettese	ORC
Sailing Chef	21 maggio	Comitato Intercircoli di Marina Dorica	Libera
Italian Cup Civitanova	4-5 giugno	Club Vela Portocivitanova	ORC
Conerissimo	5 giugno (12 recupero)	A.S.D. Assonautica An	Libera-ORC
Trofeo Riccardo Stecconi	18-19 giugno	Sef Stamura	ORC
XXVI Middle Adriatic Off-shore Cup	22-26 giugno	L.N.I. sez. Ancona	Libera
Farr 40	6-7-8-9 luglio	Comitato Intercircoli di Marina Dorica	Monotipo
III Regata della Rovere	17 luglio	L.N.I. sez. Senigallia	Libera
Trofeo «Città di Senigallia»	23 (24 Recupero) luglio	Club Nautico Senigallia	Libera
Regata del Conero	4 settembre (11 recupero)	Comitato Intercircoli di Marina Dorica	Libera
X Trofeo Colle Guasco x 2	18 settembre	L.N.I. sez. Ancona	Libera
Amici in vela	25 settembre	Amici del Mare A.S.D.	Libera
Veleggiata d'Autunno	2 ottobre	A.S.D. Assonautica An	Libera-ORC
Veleggiata di Natale	11 dicembre (18 recupero)	A.S.D. Assonautica An	Libera-ORC