

Via Porto

Notiziario del Circolo Nautico "Silvio Massaccesi"
Associazione sportiva dilettantistica • Numana

**E' nato il Comitato InterCircoli
di Numana sotto
l'auspicio del Comune**

(vedi dettagli all'interno)



Fattoria Le Terrazze

An aerial photograph of a rural landscape. In the foreground, there are terraced vineyards with rows of grapevines. A small farmstead with several buildings and a swimming pool is nestled among trees. Beyond the vineyards are olive groves and large fields of golden-brown crops. In the background, a coastal town is visible, built on a hillside overlooking the sea. The sky is clear and blue.

Vendita diretta vini e olio di propria produzione
Via Musone 4 - Numana - Tel 071 7390352

sommario



La spiaggia delle Due Sorelle



Optimist Volvo Cup



Cruiser in planata

Editore Osimo Edizioni

Periodicità semestrale
Anno 3 - numero 1 - Luglio 2010

Supplemento al settimanale
"La Meridiana" n. 26 (685)
del 03-07-2010

Hanno collaborato:
Andrea Burini
Ido Borsini
Enzo Coppi
Romano Cremonesi
Danilo Dentamaro
Daniele Ferraioli
Marco Pugnali
Riccardo Rispoliati

Stampa a cura della
litografia Flamini srl
via T. Edison, 9
60027 Aspigo di Osimo (AN)
www.flamini.it

Nota della redazione:

In seguito ad una considerevole riduzione del numero degli inserzionisti quest'anno usciranno due soli numeri del notiziario anziché gli abituali tre. Ci scusiamo con i nostri lettori e confidando che migliori contingenze economiche ci permetteranno in futuro di tornare alle nostre consuetudini.

- Editoriale**
4 Estate 2010
Una stagione
d'impegno e di crescita

- Amministrazione
Comunale**
5 La creazione del Comitato
InterCircoli

- Attività del neo Comitato
InterCircoli**
6 Volvo Cup 2010: Melges
24, Optimist e D-ONE

- Attività della squadra
agonistica**
8 Hyères Francia 2010

- Rimembranze**
10 La mia traversata in oceano
13 Campionato Mondiale 420
del 1985
16 Antiche tradizioni
Numanesi: La sciabica

- Angolo dei soci**
18 Dal cantiere nautico
Jurini di Numana
Il vagabondo del mare
20 Vela e matematica:
considerazioni libere
circa il rapporto tra vela e
matematica inviate, ogni
volta, da un luogo ventoso
22 **La comunicazione
a bordo**
26 **Ultime dal circolo**

*In copertina foto del nostro
specchio d'acqua che ospita
le barche del Melges 24 Volvo
Cup svoltasi il 4-6 giugno.*



ESTATE 2010

Una stagione d'impegno e di crescita

La copertina dell'ultimo numero del 2009 del nostro notiziario riportava una bella foto dei giovani velisti che avevano partecipato ai Trofei "Silvio Massaccesi" e "Carlo Giulietti" riservati alla classe Optimist, rispettivamente per le categorie juniores e cadetti. Si trattava di un'immagine che emanava entusiasmo ed energia, quasi un auspicio per un concreto rilancio dell'attività sportiva ad alto livello a Numana.

Con tale intendimento l'Amministrazione Comunale di Numana ha promosso una interessante iniziativa atta a coinvolgere a vario titolo tutti gli Operatori presenti nell'ambito del Porto di Numana e tendente a pianificare, sotto l'egida

all'acquisizione ed alla gestione di manifestazioni che, per l'elevato livello e l'elevato numero, nessuno dei singoli partecipanti avrebbe potuto svolgere da solo con successo.

Quindi non un'informe miscuglio con conseguente perdita della propria identità, ma un'unione sinergica di attività svolte da vari soggetti, tutti con pari dignità, ciascuno frutto del proprio passato.

Il nostro sodalizio non poteva assolutamente esimersi dal partecipare ad una simile iniziativa, sia per la sua storia, che per le potenzialità di crescita che un'avventura del genere potrebbe esprimere.

Indubbiamente sarà una sfida

di circa 120 concorrenti, che dalla regata d'Altura "Numana in vela", svoltasi il 9 maggio con grande soddisfazione di tutti i partecipanti.

A queste seguiranno tante altre manifestazioni con un calendario mai visto a Numana, sia per numero che per importanza delle stesse; un percorso estremamente impegnativo ed esaltante, con grandi possibilità di visibilità e promozione per la Città di Numana e per tutte le Associazioni e gli Operatori che si attiveranno per favorirne un buon esito.

Dopo le manifestazioni sopra citate, si continuerà con regate come la selezione zonale classe Laser del 23 maggio, la Volvo Cup riservata alla classe Melges 24 dal 4 a 6 giugno, dove sono attesi circa 250 partecipanti, la Volvo Cup riservata alla classe Optimist ed una regata classe D-ONE dal giorno 11 al 13 di giugno, con circa 150 - 180 regatanti, la selezione zonale classe Laser del 20 giugno, il Campionato Italiano Mattia Esse dal 2 al 5 settembre, il campionato Italiano Formula WS dal 16 al 19 settembre.

In questo denso calendario di regate un posto di primo piano, per ragioni affettive e non solo, merita la nostra regata classica, vale a dire i Trofei Silvio Massaccesi e Carlo Giulietti, rispettivamente per gli juniores e per i cadetti, che si disputeranno dall'11 al 12 settembre, dove già si preannuncia una partecipazione addirittura superiore a quella da record registrata lo scorso anno.

Tutto questo rappresenta un programma ambizioso ed anche impegnativo, quasi una severa ed approfondita verifica delle nostre reali potenzialità, che favorirà la crescita in **tutti i sensi** del Nostro Sodalizio, infatti mai come ora all'impegno del consiglio direttivo, dovrà affiancarsi la collaborazione di tutti i Soci, che dovranno sentirsi totalmente impegnati e parte attiva in questo processo di rinnovamento e di crescita.

Auspicio a tutti una buona estate e formulo un sincero augurio di "Buon vento"



della stessa Amministrazione Comunale, tutti gli eventi di carattere sportivo legati al mare, con particolare attenzione a quelli velici, mediante la creazione di un comitato operativo, all'interno del quale ciascun sodalizio, pur mantenendo la propria identità ed individualità, avrebbe contribuito nei limiti delle proprie possibilità,

impegnativa per tutto il Circolo Nautico "Silvio Massaccesi", consiglio direttivo e soci, ma i primi risultati ci invitano a ben sperare, visto il buon risultato organizzativo e sportivo ottenuto sia dalle selezioni nazionali per i Campionati Europeo e Mondiale della classe Optimist, tenutesi dal 22 a 25 di aprile con la partecipazione

E' con vero piacere che ho accettato l'invito dell'amico e consigliere Romano Cremonesi, a scrivere alcuni pensieri per il notiziario del Circolo. Il ruolo di Assessore allo Sport, che ricopro ormai da un anno mai ha portato ad avvicinarmi di più alla realtà del Circolo Nautico e sin dal primo incontro preparatorio al Trofeo Massacesi dello scorso anno mi ha permesso di conoscere nuovi amici che come me amano tre cose importantissime: **lo sport, il mare e i giovani**. Ho usato il termine amici e non persone, perché da subito, quando gli intenti sono condivisi, la voglia di fare è tanta, la volontà è di superare problemi e non di crearne si instaura subito un clima di stima e di amicizia.

L'esperienza del Massacesi, dove per la prima volta tutte le realtà del Porto si sono unite per realizzare insieme una regata, è stata per me molto significativa ed importante come primo passo verso un obiettivo fondamentale per lo sport velico di Numana: la creazione di un Comitato InterCircoli. L'atmosfera respirata durante quei giorni di settembre, la serenità tra tutti i collaboratori, tra i quali non dobbiamo dimenticare la Cooperativa Ormeggiatori, la presenza di tanti giovani hanno reso la manifestazione davvero speciale.

All'inizio dell'anno poi, alcuni ingranaggi si sono inceppati e determinante è stata la volontà dell'Amministrazione Comunale per rimettere in moto la macchina che ha permesso di raggiungere l'intesa tra tutti i Circoli Velici

AMMINISTRAZIONE COMUNALE

La creazione del Comitato InterCircoli

(Circolo Nautico Numana, Lega Navale Numana, Yacht Club Riviera del Conero) e la Cooperativa Ormeggiatori fino alla sottoscrizione di un documento che in sintesi prevede:

- la collaborazione di tutte le realtà, con i propri mezzi, in tutte le manifestazioni
- la visibilità di tutti i circoli sui media con sempre evidenziato il promotore della regata
- fondamentale, inoltre, la condivisione a settembre della programmazione della stagione successiva.

Il raggiungimento di questo obiettivo è importantissimo per Numana e devo ringraziare il Presidente Rispiogliati, insieme agli altri presidenti Petraccini e Balzanelli, per aver capito la necessità di questa collaborazione e per aver dimostrato umiltà e comprensione anche quando bisogna fare un passo indietro. Vorrei inoltre spendere una parola per la disponibilità della sede,

della segreteria e soprattutto del segretario, vero punto di riferimento per tutta la parte amministrativa delle regate e degli incontri. Grazie Andrea per la tua concretezza.

Ora direi di finirla con i ringraziamenti e di tornare ai tre temi principali dell'articolo ovvero sport, vela e giovani. L'augurio è che la stagione ormai alle porte (speriamo!!!) porti tanti giovani ad avvicinarsi alla vela, magari con i corsi che si organizzeranno a fine scuola, che alcuni s'innamorino del mare e continuino con questo sport. Vorrei inoltre lanciare una proposta per trovarci tutti insieme a programmare un Progetto Mare nelle scuole, durante l'anno scolastico, per mostrare le attività, gli sport, le tradizioni e creare un gruppo di giovani non solo atleti ma anche collaboratori volontari nell'organizzazione degli eventi.

Un caro saluto a tutti e un arrivederci a presto al porto.



Filottrano
Agenzia di NUMANA

Dalle tue parti, dalla tua parte.

VOLVO CUP 2010: MELGES 24 , OPTIMIST e D-ONE

VOLVO CUP 2010 : MELGES 24 , OPTIMIST e D-ONE hanno colorato la Riviera del del Comune di Numana. Trentatré le barche partecipanti tra le quali giapponesi, svizzeri,

sua POIZON ROUGE terzo incomodo , ne è seguita una che ha prepotentemente confermato la leadership di UKA UKA, ma ha posto fine ai sogni di gloria di una spenta SAETTA autrice di tre prove anonime, rilanciando HURRICANE di Testolin ed ALL IN di Vallivero.

Ieri nelle prove conclusive poco più di una formalità per la barca civitanovese UKA UKA e per il suo equipaggio (oltre all'armatore Santini , Lorenzo Bressani al timone, Vasco Vascotto alla tattica , Federico Michetti e Fabio Gridelli), che senza particolare affanno e dimostrando una disarmante superiorità ha rafforzato il primo posto aggiudicandosi la vittoria finale., peraltro pressoché mai in discussione.

Combattutissima invece la lotta per il podio che ha visto prevalere HURRICANE , davanti all'altro equipaggio neo campione d'Italia SAETTA .

Quarto ALL IN di Renato Vallivero con l'olimpionico Pietro Sibello al timone .

Soddisfazione per gli organizzatori , che non hanno avuto però nemmeno il tempo di rifiutare poiché nel weekend successivo (11-13 giugno) la Volvo Cup è continuata con gli Optimist e gli spettacolari D-One (progetto dell'olimpionico Luca Devoti, presente per l'occasione a Numana ed a cui lo Yacht Club Riviera del Conero ha conferito la nomina a socio onorario).

Dopo la prima giornata in cui continui salti di vento hanno fatto pensare non poco il Comitato di Regata, che comunque è riuscito ugualmente a portare a casa due belle prove per ciascuna classe, condizioni decisamente più favorevole il giorno successivo con un bel maestrale che ha messo a dura prova le capacità dei partecipanti con ben tre prove disputate.

Negli optimist ancora una volta



Optimist Volvo Cup
11-13 giugno

Conero in due fantastici fine settimana di Giugno!

Dopo tre splendide giornate di sole e di vento giusto, che hanno permesso lo svolgimento di ben otto delle nove prove in programma, il 6 giugno si è conclusa a Numana la VOLVO CUP MELGES 24 organizzata in modo ineccepibile dal Comitato Intercircoli composto dallo Yacht Club Riviera del Conero, Circolo Nautico Massaccesi e Lega Navale e con il Patrocinio

francesi ed ungheresi, oltre che ai top team della classe con il fior fiore dei velisti italiani olimpionici ed ex-America's Cup come Vasco Vascotto, Lorenzo Bressani, Riccardo Simoneschi, Pietro Sibello , Pablo Soldano e molti altri.

Ad una prima giornata equilibrata che ha subito sottolineato la lotta tra i due equipaggi freschi campioni italiani ex-aequo, UKA UKA del civitanovese Santini e SAETTA di Giovannini, con il francese Monnard e la

sul gradino più alto del podio KUESTER MAXIMILIAN del CV Bellano, già vincitore a Numana in Aprile, davanti al compagno di squadra DI LAGHI RODOLFO (entrambi appena selezionatisi per rappresentare l'Italia ai prossimi Mondiali in Malesia).

La tripletta di Bellano è stata completata da PANIGONI MATTIA.

Tra i cadetti (1999-2000) la vittoria è andata a VITALI ELIA del CN del Savio, davanti a NAVONI ELISA del FV Desenzano.



Terzo TRAINI GIORGIO della LNI Porto San Giorgio.

Lusinghieri i commenti del Segretario Nazionale Optimist Norberto Foletti, che ha auspicato di poter ancora portare i ragazzi a Numana, confermatosi una delle migliori località sia sotto il profilo agonistico che organizzativo

Per i D-ONE l'argentino ZABALUA AGUSTIN del Real Yacht Club di Valencia ha avuto la meglio su MAGNI ANDREA del Cnam Alassio e GIAMMARINI

ANDREA della LNI Porto San Giorgio, nonostante un **ocs** rimediato nella prima prova.

Si è chiusa così una faticosa, ma entusiasmante, doppia settimana velica, che se da una parte ha inevitabilmente causato qualche piccolo disagio legato alla viabilità portuale, dall'altra ha imposto all'attenzione di un pubblico importante la nostra bella cittadina rivierasca con passaggi televisivi, commenti su web e stampa e poiché ... per raccogliere bisogna seminare ...

Non a caso i responsabili della Volvo hanno confermato che saranno a Numana anche il prossimo anno e lo stesso Luca Devoti ha sostenuto che considerando le potenzialità e le peculiarità di Numana, la Vela può diventare un plusvalore della Riviera del Conero. C'è da crederci anche perché grazie a questi eventi nei primi due weekend di giugno a Numana hanno gravitato circa 500/600 persone per diversi giorni e in un momento di crisi non è poco.

*Melges 24 Volvo Cup
6 giugno*

*L'equipaggio dell' UKA
UKA vincitore del
Melges 24*

*Il Sindaco di Numana
premia il vincitore del
Optimist Volvo Cup il
giovane Kuester*





Attività della squadra AGONISTICA

Hyères - FRANCIA 2010

31 marzo 2010 tutto era pronto per la partenza, direzione costa azzurra: Hyères. Non ci aspettava una vacanza ma 500 Laser che si sarebbero dati battaglia per la testa dell'Europa Cup Laser.

Che non sarebbe stata una vacanza si era capito dal primo giorno, partenza dal porto di Numana il primo aprile alle ore 3 del mattino. Il viaggio sarebbe durato circa dodici ore consentendoci di arrivare sul posto nel pomeriggio così da effettuare le stazze (controlli sulla conformità delle imbarcazioni da parte di una giuria) e preparare le barche per i successivi quattro giorni di regata.

In Francia a differenza dell'Italia la maggior parte dei circoli non sono gestiti da associazioni ma sono comunali. La differenza di tale modo di gestione si vede non appena si arriva di fronte al porto: barche a vela di tutti i tipi sia in mare che a terra ed un grande tabellone indicante le manifestazioni che si sarebbero svolte nei mesi successivi; la cosa che mi ha colpito di più?

Non c'era una domenica libera! Il campo di regata è all'interno di un ampio golfo dal quale spicca come una specie di fungo la penisola del Giens che è collegata alla terra ferma da una strada e una zona lagunare ricca di fauna.

Alle spalle del golfo non ci sono alte montagne, è la pianura che la fa da padrone permettendo al "mistral" di arrivare con forza fino al campo di regata.

La classe Laser si divide in tre categorie in base alla metratura della vela: Standard, Radial e 4.7 (la classe con la vela più piccola per permettere ai giovani di iniziare). L'organizzazione aveva previsto due campi di regata distinti: uno per gli Standard e i 4.7 (circa 250 in totale) e uno per i Radial (circa 280 in totale). Le categorie Radial e 4.7 furono ulteriormente divise in batterie ovvero i Radial vennero divisi in quattro colori e i 4.7 in tre. Ogni colore aveva una partenza distinta per fare in modo di non "ingolfare" la linea di partenza e garantire un campo più libero per tutti.

I primi due giorni baciati dal sole sono stati caratterizzati da un vento medio che oscillava tra i 15 e 18 Kn permettendo a tutte le flotte di svolgere due prove al giorno.

Il terzo (il giorno di Pasqua) ci siamo svegliati sotto una pioggia battente che ci ha fatto subito pensare ad una giornata senza regate. Arrivati al porto, alcune barche erano già armate, l'intenzione della giuria era proprio quella di andare in mare e puntuali come loro solito hanno dato la partenza alle ore 12 sotto l'acqua e con 20-25 Kn di vento portando a casa le due prove previste per la giornata.

Finita la regata si dovevano "ricaricare le batterie" e l'unico posto aperto alle cinque di pomeriggio per il pranzo di Pasqua non era la cucina della nonna ma il McDonalds. Non è stata la classica Pasqua in famiglia ma gli insegnamenti appresi ed il nostro gruppo l'hanno resa unica.

L'ultimo giorno siamo stati svegliati dal vento che soffiava tra le palme e giunti al marina la

giuria ci ha fatto aspettare prima di andare in mare e devo dire che la cosa mi ha preoccupato non poco viste le condizioni ed il trattamento del giorno precedente.

Dopo circa trenta minuti la decisione di uscire in mare. C'erano 20 Kn ma da lì a poco si sarebbero alzati 30-35 Kn facendo optare alla giuria per il rientro ma non senza aver finito la prova in corso.

Per tutti i ragazzi era la prima esperienza all'estero ed ognuno di loro ha imparato qualcosa.

Stefano Angleloni

La prima vera difficoltà che ho incontrato è stato il vento che pur rimanendo sempre forte, cambiava direzione di giorno in giorno, e quindi era difficile capire la tattica da adottare mentre il secondo problema è stato il "passo" nel lato di poppa perché mi sono reso conto di camminare e planare meno rispetto ai primi della flotta e di riuscire a mantenere solamente di lasco. Ci sono però anche note positive come di bolina che spesso riuscivo a recuperare, anche se con molta fatica. Non mi ero mai trovato a disputare una regata con più di 200 Laser Radial, tutti ad un livello molto alto. E' stata comunque un'esperienza bellissima e formativa, che mi ha aiutato, migliorato e preparato ad affrontare le future regate, e fatto capire che c'è ancora, ancora e ancora da faticare e lavorare seriamente.

Oliviero Fiorenzi

Questa esperienza mi ha aiutato a capire grazie alle condizioni di vento forte, una volta per tutte la necessità di un maggiore allenamento dal punto di vista fisico. Il mio peso, per mia sfortuna, non mi ha permesso di ottenere i risultati che cercavo ma senza scoraggiarmi al mio ritorno ho subito intrapreso un percorso aggiuntivo agli allenamenti, con la palestra sperando in futuro di poter raggiungere con il corpo il livello della mente. Sono uscito da questa esperienza indubbiamente rafforzato con il desiderio di poter approfittare di altre simili occasioni sportive

che si presenteranno in questo anno di regate.

Alessio Romeo

Quando vedevo il vento forte vedevo un muro, e non riuscivo ad esprimere le mie capacità, questa regata mi è servita per abbatterlo riuscendo inoltre a migliorare perfezionando le partenze e anche il passo di poppa. Avevo delle aspettative per questa regata ma sono riuscito a fare meglio finendo quindicesimo su centotrentanove.

Marco Mancinelli

Mi sono trovato in mezzo ad una flotta composta da atleti di tutta Europa ed il problema principale non è stato la lingua ma arrivare davanti. Nelle regate sempre tiratissime ho potuto studiare le tecniche di conduzione dai miei "compagni", uso la parola compagni perché pur essendo miei avversari mi hanno insegnato nuove cose rafforzandomi.

La cosa che mi ha colpito è stata anche la puntualità

concluso il campionato con una sola prova a causa del troppo vento ma sono soddisfatto, non tanto per il risultato, ma perché ho capito che se non mollo imparo sempre di più e così ho migliorato la partenza e la tecnica di conduzione di bolina con vento.

Francesco Cingolani

La regata di Hyères è stata la mia prima esperienza all'estero e ho visto che il livello dei partecipanti era più alto rispetto al livello medio dei partecipanti delle regate italiane.

Nonostante il vento forte ho trovato un campo di regata più facile rispetto a quello che abbiamo trovato a Trapani l'agosto scorso. Nel mio cammino formativo credo di aver accumulato più esperienza in fatto di tattica anche se ho ancora molto da capirci.

Un'altra cosa che mi ha colpito è che la giuria non ha esitato a mandarci in mare anche con il vento forte (tutto il contrario delle giurie italiane che con solo 9 metri mandano tutti a terra).



e l'organizzazione che ci ha garantito lo svolgimento della manifestazione, cose che alle volte in Italia manca.

Più regate si fanno con gli atleti stranieri forti e più si impara a regatare, quindi spero di farne il più possibile.

Davide Mengarelli

Il giorno di Pasqua e il successivo mi hanno provato molto: siamo usciti dal porto con una fredda e fastidiosa pioggia ed un vento che soffiava a 20 Kn costanti e l'ultimo giorno abbiamo

Come in ogni regata ed in ogni singolo allenamento si aggiunge sempre un mattone alla nostra esperienza, si incontra sempre l'avversario più forte di noi e per sorpassarlo dobbiamo migliorarci in continuo.

I ragazzi sono sulla strada giusta, si fermano ad analizzare le loro lacune e studiano il modo per sorpassarle andando avanti negli allenamenti che servono per crescere.

Nella loro vita c'è e rimarrà sempre una parte del Circolo Nautico "S.Massaccesi".

La mia traversata in oceano

L'Italia popolo di Santi, Poeti e Navigatori...e proprio i grandi navigatori mi hanno sempre affascinato da Colombo a Magellano, da Vespucci fino a Soldini....

Sin da piccolo ho sempre sognato di poter compiere una grande navigazione, magari solcando un oceano in barca a vela, così quando mi e' stato proposto di partecipare ad una regata che attraversava l'oceano non credevo alle mie orecchie...

alla ARC (ATLANTIC RALLY for CRUISER) la famosa regata che attraversa l'Atlantico ... non ci credevo, potevo finalmente realizzare il mio sogno, attraversare l'Atlantico a vela come fece Cristoforo Colombo o il mitico Giovanni Soldini ai giorni nostri...fantastico!!!!

Ovviamente risposi immediatamente di si, non potevo perdere quell'occasione, e in poco tempo mi ritrovai alle Canarie, dove mi aspettava il

Il clima che si respirava nel porto di LAS PALMAS capitale della GRAN CANARIA era davvero stupendo, tutti gli uomini dei vari equipaggi erano indaffarati a preparare e controllare la propria imbarcazione e tutti correvano ma allo stesso tempo erano sorridenti, felici....sembrava di stare ad un preparativo per una grande festa e ognuno sapeva cosa fare senza stare con le mani in mano.

In barca ci dividemmo i vari compiti: a me come uomo di prua era affidata l'ispezione dell'albero, delle drizze e del sartame, inoltre, una volta terminato, avrei dovuto aiutare gli altri a stivare la frutta e verdura fresca lavata e lasciata ad asciugare al sole. Una volta terminati i lavori più importanti mi sono potuto cimentare nella realizzazione del famoso murales che ogni equipaggio disegna sul muro della banchina. E' tradizione che prima di partire per la traversata dell'oceano ogni barca lasci sul quel muro il ricordo del passaggio con nome della barca e nomi dell'equipaggio.

Il mattino seguente era il giorno della partenza... già dalle prime ore si respirava un'atmosfera magica, l'organizzazione faceva risuonare nell'aria musica ad altissimo volume, il clima era di festa, sulle banchine e sui moli cominciavano ad arrivare molte persone, il pubblico delle grandi occasioni.

Subito dopo pranzo, ecco il primo yacht a lasciare l'ormeggio alla volta di Santa Lucia nei Caraibi, e l'inizio della festa... infatti ad ogni uscita di barca dal porto le altre rispondevano con il suono delle sirene mentre gli speaker dell'organizzazione



Era il settembre del 2004 quando Luciano Bilancini, armatore dello yacht a vela MEDITERRANEO, bellissima barca di 64 piedi costruita dai cantieri De Cesari e progettata da Starkel, performante e comoda, mi chiese se volevo partecipare

Mediterraneo, pronto per la grande regata.

Arrivai due giorni prima della partenza in modo da controllare tutta la barca, dotazioni, vele, scotte, drizze, grilli e anche per stivare tutte le cibarie necessarie per 15 giorni di regata.



salutavano urlando il nome dell'imbarcazione e delle nazione appartenente....e così dopo un po' arrivò anche il nostro turno, in mezzo ad un caos assordante di sirene, musica e gente che urlava si sentiva lo speaker che urlava "good luck good bye Mediterraneo ciao Mediterraneo...ciao Italia... evviva la Italiaaaa" e in mezzo ai fumogeni e gente che ci salutava uscimmo dal porto con la difficoltà di trattenere le lacrime dall'emozione, avevamo tutti la pelle d'oca, l'emozione era così forte che i 30 minuti prima della partenza volarono.... ci ritrovammo in regata senza nemmeno accorgercene!!

Ebbene sì, stavo partendo per la mia prima traversata atlantica, ormai ne ero certo.... mi aspettavano 2500 miglia nautiche da percorrere fino ad arrivare nelle americhe, il sogno stava diventando realtà.

Il clima a bordo era buono,

l'umore alle stelle, eravamo ancora tutti pieni dell'euforia della partenza, l'unica nota stonata era la mancanza di un buon vento che infatti non soffiava a più di 8-10 nodi...il famoso Aliseo portante si faceva attendere!

Nelle ore e nei giorni a seguire, fu un susseguirsi di nuove emozioni, come l'ultimo sguardo della terra ferma sapendo di non vederla più per i successivi 15 giorni... poi la vista delle balene, il primo pesce volante caduto in barca come se fosse piovuto dal cielo, le prime pescate alla traina, infatti tenevamo sempre due canne calate, tranne che di notte: durante la traversata siamo riusciti a pescare molti pesci ed anche di grandi dimensioni, facendo così delle buone mangiate di lampughe o barracuda.

Poi fu un ripetersi di albe, tramonti, e cieli stellati...di notte era bellissimo anche perché le

stelle erano così tante che non dovevi alzare gli occhi al cielo per vederle, bastava guardare l'orizzonte per poterle ammirare: affascinate e' stato il momento quando, avvicinandosi alla linea equatoriale, si riesce a vedere sia la stella polare che la stella del sud, una di fronte all'altra, la polare a destra e la stella del sud a sinistra.

La nostra rotta fu da subito molto simile a quella di Colombo, scendendo verso le isole di Capo Verde per poi puntare ad ovest verso i Caraibi.

A bordo si viveva molto bene anche perché la barca è davvero comoda e tutto a bordo era stato organizzato nel migliore dei modi: eravamo divisi in due turni da 4 persone dove tutti facevano tutto.

I turni funzionavano così: un'ora di timone, un'ora al radar e agli strumenti, un'ora alle manovre ed un'ora in stand by, poi si smontava di turno e si poteva



ma a n g i a r e , dormire, leggere, fare il bucato, insomma quello che volevi... questi turni a scalare ti permettevano di operare in tutti i vari orari della giornata, potendo così ammirare albe, tramonti e notti stellate indimenticabili. Le condizioni meteo nei 15 giorni di navigazione furono buone con un buon aliseo che ci

sospingeva bene mentre le alte onde facevano scendere in semi planata la barca fino alla successiva risalita d'onda. Tutte le sere bisognava comunicare la nostra posizione all'organizzazione: era un momento davvero eccitante perché potevi capire, ascoltando anche quelle degli avversari, se il tuo cammino era stato buono oppure poco proficuo... anche se alla regata i partecipanti sono circa 200, l'oceano è così immenso che non è facile

vedere le altre imbarcazioni, le più vicine le potevi battere alle volte con il radar con la scala alla massima distanza ..ma era davvero un caso sporadico!

Infatti, tranne qualche avvistamento di grandi navi portacontainer o navi mercantili, delle altre barche neanche l'ombra.

Dopo circa 2700 miglia nautiche, una sera, al tramonto, vedemmo la sagoma della prima isola, ebbene si dalla prua del Mediterraneo si levò un grido ..."Terra Terra!!!"

Mi sembrò di stare su un vascello di pirati o in una caravella di Colombo, di fronte a noi la sagoma al tramonto dell'isola di Santa Lucia.... l'equipaggio uscì tutto in coperta per poter vedere con i propri occhi la terra tanto attesa... da quel momento dentro di me iniziò un combattimento tra i vari stati d'animo: la felicità per essere arrivati a destinazione contro la malinconia della fine di una stupenda avventura.... non sapevo se essere felice o triste!

Man mano che ci avvicinavamo e la notte scendeva intravedemmo le luci di altre due barche nostre avversarie e così ci mettemmo in assetto da regata come se dovessimo disputare una regata

a bastone!

Le miglia che ci separavano dal traguardo scendevano ormai rapidamente, erano le undici circa quando facemmo l'ingresso nella famosa baia di Rodney Bay di Santa Lucia dopo 2700 miglia.

Aridossodellabaia, procedemmo alla manovra di ammaino spi per l'arrivo al traverso, il vento era buono, 15 nodi al traverso con il mare completamente piatto all'interno della grande baia, e riuscimmo a tagliare il traguardo davanti ai due avversari contro i quali avevamo percorso l'ultimo tratto.

Dopo aver passato la linea di arrivo e ricevuto i complimenti da parte dei giudici di regata, entrammo nel canale che ci portava al bellissimo marina di Santa Lucia: dai lati del canale di entrata per il marina, ricevemmo i primi saluti e complimenti dai molti che stavano bevendo nei localitipici...ilclimache regnava in quel posto era fantastico e molto accogliente....

Quando finalmente toccammo terra fummo accolti dall'organizzazione che ci portò subito il classico cocktail locale, il Tea Punch, ed un grande cesto di frutta per festeggiare il nostro arrivo...un momento davvero indimenticabile!

Ricordo ancora la felicità di tutti per aver compiuto una regata fantastica, ma anche per essere arrivati a destinazione senza danni, dopo aver trascorso 15 giorni fantastici, unici, pieni di emozioni, fatti di panorami e ricordi bellissimi, con un fantastico gruppo di amici...

Sicuramente è stata e resterà la più bella esperienza che ho fatto andando in barca a vela, vi auguro di provarla, ne vale davvero la pena!

Campionato Mondiale 420 del 1985

Il nostro Circolo ha ormai più di 40 anni e nella sua storia ha organizzato ed ospitato tantissime manifestazioni veliche a tutti i livelli dall'Optimist alle Star, dai Laser ai Mumm, ma quella che lo ha consacrato in modo inequivocabile è stato senz'altro il Campionato Europeo Jr. e Mondiale 420 nel 1985.

Era il lontano 1984 quando Giorgio Bazzini, segretario nazionale della classe, lanciò all'allora Presidente Ruggero Preve la "pazza idea" di organizzare l'evento.

L'entusiasmo, che contraddistinse sempre l'operato di Preve, portò ad accettare subito la proposta senza alcun tentennamento, pur consapevole dell'enorme impegno che si andava ad assumere, tanto più che a riguardo l'esperienza era piuttosto limitata.

Con l'ausilio dell'infaticabile Roberto Marchetti, vicepresidente ed altra pietra miliare del CNN di quel tempo, iniziarono le trattative per valutare l'esigenza e la fattibilità dell'evento.

Il genio organizzativo di Marchetti fece subito intravedere le ottime carte da giocare a disposizione, pur rimanendo una scommessa l'esito finale, considerando anche che le date previste cadevano nel culmine dell'alta stagione turistica e nautica: dal 3 al 18 agosto!

Tutti i consiglieri (Rispolgati Riccardo, attuale Presidente, Jurini Luigi, Coppola Mario, Spegne Claudio, Panzini Giancarlo, Di Geronimo Mario e Borsa Marina) fecero però fronte comune con Preve e Marchetti mettendosi a

completa disposizione per l'organizzazione, così come gran parte dei soci, consci che un'occasione del genere non doveva sfuggire.

Ad onore del vero, poi, anche la disponibilità dell'Amministrazione

perplessità sulla assegnazione della manifestazione al Circolo Nautico Numana, ritenendolo non all'altezza ma grazie all'appoggio del Segretario di Classe, che aveva toccato con mano le potenzialità del ns. sodalizio, quella "voce" rimase



Comunale e delle varie Associazioni di categoria, in un periodo non facile, fu encomiabile.

Qualcuno di importante del Comitato IX Zona (oggi X), però, rischio di mandare all'aria tutto esprimendo molte

persa nel vento, diventando invece un ulteriore stimolo.

Dopo quasi due anni di preparazione, passati sempre con il sorriso sulle labbra di chi con passione sa di poter realizzare qualcosa di grande, tutta l'attività 420 del 1985 fu

concentrata a Numana partendo da due raduni internazionali invernali (uno dei quali sotto la neve) per seguire con il Campionato di Classe in aprile (bissando così l'evento analogo

uno dei migliori campi di regata mondiali.

Il gruppo di lavoro si adoperò al massimo per tutti i quindici giorni, senza mai una sbavatura od un gesto di insofferenza ,

giornalmente pranzetti appetitosi per tutto il personale addetto all'assistenza a terra, oltre che per i marinai delle motovedette, oppure le signore Franca , Paola , Sandra e tante



Podio Mondiale

del 1983); un rodaggio faticoso ma indispensabile per testare la macchina organizzativa in vista del clou.

Finalmente il 3 agosto la kermesse prese il via e Numana, in tutto il suo splendore, presentò al mondo intero la sua incantevole Riviera rivelatasi anche , a detta di tutti i qualificati addetti ai lavori,

dalle otto di mattina fino a notte inoltrata (allora il computer era un optional di lusso per pochi e le classifiche richiedevano un attento lavoro degno dei migliori certosini... Riccardo ne sa qualcosa).

Non posso non ricordare la cara Alma, cuoca sopraffina, che con la sua simpatia ed una calma disarmante preparava

altre che di buon ora iniziavano a preparare i panini per i cestini viveri del personale addetto all'assistenza in mare, per finire con le insostituibili interpreti Carla, Lucia e Sandra.

La scommessa... era vinta ! Tra gli equipaggi partecipanti uno in particolare si distinse per la sua simpatia, oltre che per le qualità tecniche, composto



dai partenopei Mario Sassi e Paolo Cian, che poi la storia velica avrebbe consacrato come uno dei migliori timonieri

al mondo.
 Per la cronaca l'Europeo fu vinto dai fratelli israeliani Shental, mentre il titolo iridato andò agli svizzeri Wicki-Frey.
 Chi non ha avuto la fortuna di vivere questi momenti unici e particolari forse non può capire le sensazioni e la soddisfazione che suscita riuscire a portare in porto un evento del genere, soprattutto quando chi è abituato a frequentare clubs più prestigiosi e dalle risorse economiche maggiori esprime il proprio compiacimento.
 E' vero che oggi purtroppo il ritmo frenetico della vita quotidiana ha preso il sopravvento e ci condiziona in tutto quello che facciamo, ma forse qualche volta sarebbe meglio fermarsi un attimo per cercare di carpire la vera essenza di quella che in gergo viene definita "vita sociale di Club".

L'alzabandiera

A lato Paolo Cian

Antiche tradizioni Numanesi: La sciabica

Una delle più antiche tecniche di pesca, anzi forse la più antica, è quella con la "Sciabica", detta anche "Tratta".

La sciabica, così la chiamavano i numanesi, ha, per la nostra zona, una storia di oltre 200 anni ma essa, come rilevano studi in materia, veniva praticata già dagli antichi Egizi.

Questo tipo di pesca, praticata con la rete da tirare a mano, era sconosciuto in gran parte d'Italia e veniva praticato quasi esclusivamente nella nostra zona, lungo il litorale che da Numana si spinge a Porto Recanati ed ancora più giù sino a San Benedetto del Tronto.

La sciabica è entrata a buon diritto nella storia dei numanesi soprattutto tra la fine del 1800 e i primi decenni del 1900 in quanto per le famiglie costituiva uno dei pochi mezzi di sostentamento in un'epoca durante la quale era perfino difficile riuscire a fare un pasto al giorno.

I sirolesi chiamavano i pescatori di Numana in senso spregiativo "sciabegotti", termine dialettale di uso alquanto comune fino agli anni 60, che sta ad indicare un soggetto, sempliciotto, sciocco, spesso senza arte né parte.

Ma la pratica della pesca con la sciabica si è rivelata da sempre un momento di aggregazione e di folklore.

Prima di descrivervi nei particolari la sciabica occorre ricordare che tale tipo di pesca

qualche anno fa è stato bandito dall'Unione Europea perché ritenuto troppo distruttivo per le specie marine esistenti sul fondale vicino alle rive.

Da circa due anni tale pesca è stata ri ammessa in modo limitato al solo scopo di far rivivere le antiche tradizioni e farle conoscere ai più giovani.

La Guardia Costiera ha autorizzato l'uso della sciabica, limitatamente ai soli soggetti che erano in possesso di licenze "storiche", escludendo la possibilità di rilasciarne di nuove.

A seguito di tale favorevole decisione Angelo Maradonna, numanese e pescatore doc, titolare di un fornito negozio di articoli da pesca nei pressi dell'accesso al porticciolo turistico di Numana e intestatario di una vecchia licenza di pesca, ha dato nuova vita, con un gruppo di amici, alla sua sciabica. Sovente lo si può vedere lungo la spiaggia tra Numana e Marcelli, tirare la rete attorniato da numerosi curiosi tra cui molti ragazzini che, interessatissimi, non disdegnano di dare una mano nel tiro della rete. In passato proprio i ragazzini, per contribuire al pasto della propria famiglia, facevano spesso parte del gruppo dei tiratori di reti. Ad essi era stato attribuito il soprannome di "murè".

Angelo Maradonna con i suoi amici e la sua sciabica è stato

protagonista nel 2009 di una bella puntata di Linea Blù, interessante programma della RAI, che mostra e illustra ai telespettatori le più belle località marine d'Italia e con esse le relative tradizioni marinaresche.

A conferma di quanto la sciabica e gli "sciabegotti" sono rimasti nel cuore dei numanesi siamo venuti a conoscenza che entro il prossimo mese di ottobre, grazie alla iniziativa dell'Associazione "La Fenice" e all'appoggio dell'attuale Amministrazione Comunale di Numana, verrà posta in opera a "Piazza nova" di Numana una statua in bronzo dedicata allo "sciabegotto". Si tratta della raffigurazione di un pescatore in abiti dell'epoca intento a tirare le fune della sciabica.

La Sciabica (scheda tecnica)

Rete a strascico da calare nelle piccole profondità, poco lontano da terra, per la pesca di aguglie, sardoni, mugelle e mormore. Essa consta essenzialmente di un sacco e di due braccia. La rete ha maglie di diversa grandezza. I fori sono più grossi in corrispondenza delle ali e si restringono nella zona della sacca. Al capo libero di ogni braccio è legata una fune. La rete ha le pareti delle braccia alte circa 10 mt. .

I margini delle pareti e del sacco sono muniti, quello superiore di galleggianti di sughero e quello inferiore di piombi così da permettere alla rete di stare verticale nell'acqua.

Dalla primavera all'autunno la sciabica viene caricata sulla poppa della barca (solitamente una "battana") ma meglio se barca con prua affusolata. Mentre un capo della fune viene trattenuto a

riva da un paio di pescatori, la barca si allontana da riva fino ad una distanza di circa 100 mt. od anche più dove, sempre da poppa, viene calato il primo braccio della sciabica, quindi la sacca centrale e per ultimo il secondo braccio. La barca cerca poi di stendere circolarmente la rete e rientra

di "sciabegotti", 5 per parte, con movimenti lenti e cadenzati tirano la rete fino a che la sacca non arriva vicino a riva, così che il tirare diventa convulso e coinvolgente. Non di rado anche gli spettatori, galvanizzati dal momento ed affascinati dal pesce guizzante, aiutano i pescatori a tirare.

riempiti numerosi cesti di pesce.

Precisa e reale è la descrizione fatta da Giorgio Burattini nel suo libro "La riviera del Conero" laddove descrive testualmente che "la spiaggia s'animava, con le donne dei pescatori pronte a pulire, dividere e mettere il pesce nelle cassette. E poi,



più velocemente possibile verso riva riportando l'altra estremità della fune con la quale viene effettuato il recupero. A questo punto i due gruppi

Rivive così un'antica tradizione che porta la mente dei pescatori più anziani a ricordare quando alcuni decenni or sono la pesca era ottima e spesso venivano

via, con ceste e bilance, su per la Costarella fino in piazza e a Sirolo a bussare, porta a porta, al grido di "è vivo, è vivo, è vivooooo!"

DAL CANTIERE NAUTICO JURINI DI NUMANA IL VAGABONDO DEL MARE

Spesso, durante l'inverno, quando vado a trovare la mia barca in secca sul piazzale del nostro Circolo nautico, non perdo l'occasione per fare visita al Cantiere Jurini, non solo per fare due chiacchiere con i simpatici amici Aldo e Fausto, ma anche per curiosare, interessato, tra le barche in

Pasquale (classe 1914) che veniva coadiuvato dal primo genito Luigi (classe 1938) e dai più giovani Aldo (classe 1945) e Fausto (classe 1956).

La scelta del tipo di barca fu indirizzata su un lancione in legno lungo 10 mt. e largo 2,80 mt.

Ossatura in legno di quercia marchigiana e larice, opera morta in larice e mogano.

Nacque così la motobarca "Azzurra" che, grazie al suo potente entroborde IVECO AIFO da 83 Cv., ha trasportato

Cooperativa Ormeggiatori che utilizzò la barca sino al 1998, quando fu dismessa per far posto a barche più grandi.

Nello stesso anno Azzurra fu venduta ed iniziò così il suo vagabondaggio. Essa infatti fu consegnata al nuovo proprietario, residente nell'isola di Ponza, dalla Ditta di autotrasporti Alessandrini Carlo (Graziano per gli amici, anch'esso socio del Circolo Nautico S. Massacesi).

La permanenza di Azzurra a Ponza durò qualche anno, finché fu posta di nuovo in vendita e acquistata da un armatore di Vulcano (isole Eolie) dove rimase sino al 2009.

Il nuovo e attuale proprietario, Sig. Federico Busetto di Reggio Emilia, scoprì l'inserzione di vendita di Azzurra su internet. Dalle foto capì che si trattava di



Prima dell'intervento dei fratelli Jurini

lavorazione. E' così che ho visto risorgere grazie alle esperte mani dei due fratelli una delle prime barche utilizzate a Numana per il trasporto di passeggeri sul tragitto Numana - Due Sorelle - Portonovo - Numana.

La storia di questa barca parte dal 1979 quando appunto la famiglia Santinelli ordinò al Cantiere Jurini la costruzione di una barca in grado di trasportare sino a 40 turisti.

All'epoca era ancora in attività il fondatore del cantiere



per 20 lunghi anni innumerevoli turisti lungo la splendida riviera del Conero.

Alcuni componenti della famiglia Santinelli confluirono nel corso degli anni nella

una barca seria e marina. Decise di visionarla e si recò a Vulcano. Dovette salire in cima ad un monte per trovarla. Essa giaceva in secca su un campo, coperta da arbusti. Pur evidenziando

numerosi "acciacchi" dovuti alla vetustà, la barca esprimeva, a detta dell'acquirente, un buon potenziale.

Il Sig. Busetto riuscì a sapere che la barca era stata costruita dal cantiere Jurini di Numana e intelligentemente, prima dell'acquisto, si recò a Numana e sottopose ad Aldo e Fausto numerose fotografie di ogni angolo della barca per avere, non solo un parere sulla riparabilità della stessa e sull'opportunità o meno di acquistarla, ma anche per verificare la possibilità di una eventuale successiva completa ristrutturazione e modifica dello scafo.

Il giudizio degli esperti fu positivo così che Azzurra riprese il suo vagabondaggio. Fu trasferita con un autocarro da Vulcano a Numana e affidata alle amorevoli cure di Aldo e Fausto che iniziarono da subito una meticolosa opera di restauro e trasformazione.

La barca, all'origine aperta per trasporto di 40 passeggeri, è stata trasformata in semicabinato per trasporto privato di 12 persone. E' stata realizzata una cabina dove trovano posto 2 cuccette, 1 bagno e la cucina. Le dotazioni della barca comprendono il frigo, la ghiacciaia, un tavolo esterno per 12 persone e un tendalino parasole.

La ristrutturazione ha comportato la sostituzione di varie parti delle ordinate, dell'impavesata di prua, numerose parti del corrente fasciame di prua, il rinforzo dei dormienti e dei paramezzali. Sono state realizzate da nuovo la coperta e le sedute in legno teak.

E' stato effettuato inoltre il fissaggio delle ordinate con bulloni in acciaio inox per

irrigidire l'intera struttura della barca, oltre al completo calafataggio.

Effettuate anche la sverniciatura e il trattamento West System dell'opera viva e dello scafo.

Le rifiniture esterne hanno riguarderanno la completa riverniciatura dello scafo che assumerà un bel colore azzurro. Tutte le cornici sono state lasciate a vista e trattate con vernice flatting trasparente lucida dando all'intera barca un aspetto molto elegante e classico.

Relativamente alle parti meccaniche, oltre alla completa revisione del motore, sono



per la sua bellezza, come testimoniano le foto scattate dal sottoscritto.

Dopo dieci lunghi mesi di costante lavoro da parte di due valenti maestri d'ascia e di un meccanico, Azzurra



state controllate la linea d'asse e l'elica ed è stato realizzato un nuovo impianto elettrico oltre a modificare ed ingrandire il timone dotandolo di circuito idraulico.

Sono trascorsi otto mesi dall'inizio dei lavori e tra poco più di un mese Azzurra potrà essere varata. e ammirata

potrà di nuovo prendere il mare e con esso proseguire il suo incessante vagabondaggio.

La destinazione di questo nuovo gioiello di casa Jurini è infatti Santa Maria di Leuca che pertanto tra breve ospiterà una testimonianza di Numana, della sua gente e dei suoi antichi mestieri.

I fratelli Jurini nella loro bottega durante il restauro

Vela e matematica: CONSIDERAZIONI LIBERE CIRCA IL RAPPORTO TRA VELA E MATEMATICA INVIATE, OGNI VOLTA, DA UN LUOGO VENTOSO (PARTE PRIMA)

Nota della Redazione: Quella che segue è il primo di quattro articoli dedicati ad un raffronto tra la matematica e la pratica della vela scritti dal socio velista Ido Borsini

“Poiché la fabbrica dell’Universo è perfetta, ed è il lavoro del più saggio Creatore, nulla accade nell’universo per cui non si manifesti qualche relazione di massimo o minimo” (Leonhard Euler Matematico 1707-1783).

0. Introduzione

Quando ci domandiamo come evitare un temporale, come arrivare in porto prima che, ad agosto, tutti gli ormeggi siano occupati o, più semplicemente **J**, come vincere una regata siamo nell’ambito di un problema matematico dei più interessanti da trattare. La domanda a cui dobbiamo rispondere, in tutti questi casi, è la seguente: qual è il percorso che ci possa permettere di arrivare, nel tempo più breve, date certe condizioni, al punto di arrivo?

Se non trattassimo questi problemi con metodi razionali saremmo preda di pregiudizi e concezioni errate; ne evidenzieremo alcune nel seguito, raccomandando al lettore una sufficiente magnanimità quando fossimo noi, inconsapevolmente, ad incorrere in tali pregiudizi.

Seguendo un metodo “cartesiano”, per favorire la discussione, considereremo il

caso di una regata “a bastone” e, partendo da situazioni semplificate, man mano aggiungeremo elementi nuovi fino a rendere la situazione più vicina possibile al caso reale; cercheremo di non dimenticare nulla degli elementi che concorrono alla realtà della situazione ma tant’è!

1. La bolina

Dalla linea di partenza alla boa di virata si deve impiegare meno tempo possibile: il minimo del tempo (t), che a sua volta dipende (i matematici dicono: è funzione di i) dalle condizioni del mare, dal vento, dalla posizione delle altre barche, dalla previsione che si può fare circa le mutazioni di tutti gli elementi già indicati e da altri ancora.

La situazione più semplice corrisponde alla barca che naviga a velocità costante, in questo caso il minimo della lunghezza del percorso coincide con il minimo del tempo necessario a percorrerlo. Il problema è

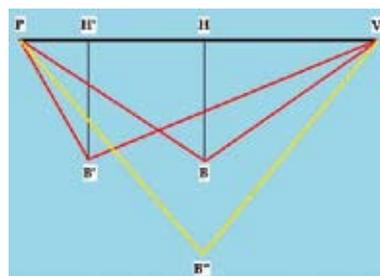


Figura 1

P: punto di partenza
V: punto di virata del lato di bolina
H: punto medio di PV
 $H'B'=HB$
PVB, PVB': triangoli isosceli

equivalente ad un problema classico e cioè il seguente: fissata la base e l’area (cioè l’altezza), il triangolo con perimetro minimo è il triangolo isoscele; l’altezza del triangolo è determinata dall’angolo di bolina e nel caso di un solo bordo questo deve avere vertice nel punto che sta sulla perpendicolare alla metà del segmento che unisce il punto di partenza P al punto di virata V (vedi figura 1); chiamiamo questi bordi isosceli per distinguerli da bordi che configurano triangoli differenti. Chi stringe di più impiega meno tempo, a condizione che la riduzione della velocità, in genere associata allo stringere troppo, non pregiudichi il guadagno dovuto al percorrere un tratto minore.

Quanti bordi isosceli? Il numero dei bordi non influenza la lunghezza del percorso (vedi

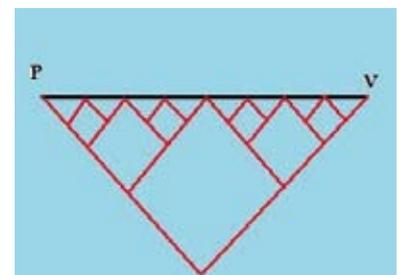


Figura 2

Sono rappresentate le traiettorie di un bordo, due bordi, 4 bordi, 8 bordi. Quando n tende ad infinito la traiettoria tende ad essere simile al segmento PV con una notevole differenza: mentre PV è un segmento continuo lungo esattamente quanto PV la traiettoria PV è lunga quanto $PB+BV$ poiché ogni successivo livello è ottenuto dal precedente dividendo a metà ogni tratto. Per la traiettoria PV si parla di frattale. Come curiosità diciamo che la traiettoria PV è continua non derivabile e di dimensione 1.

figura 2); al limite si potrebbero fare infiniti bordi isosceli percorrendo così il tratto da P a V in modo apparentemente rettilineo. Si potrebbe dimostrare che la strada percorsa, in questo caso, è sempre quella di un sol bordo, ma ovviamente l’effetto delle virate sarebbe quello di diminuire la velocità media e quindi aumenterebbe

di conseguenza il tempo di percorrenza del tratto fino a diventare infinito (in matematica si usa la parola infinito per dire che un numero è grande ma può sempre diventare ancora più grande).

Aggiungiamo ora lo scarroccio. Supponendo agisca perpendicolarmente alla direzione prevista senza

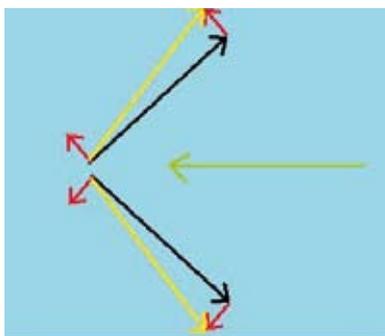


Figura 3

Linea verde: direzione del vento
Linea nera: direzione della bolina
Linea rossa: direzione dello scarroccio
Linea gialla: spostamento effettivo della barca

scarroccio, si vede dalla figura 3 che l'effetto complessivo è quello di aumentare l'angolo di bolina, aumentando di un poco la lunghezza del percorso e, di conseguenza, il tempo di percorrenza; tuttavia rimane confermato il fatto che il tempo di percorrenza minimo si ottiene con un sol bordo isoscele e, soprattutto, non ci dobbiamo

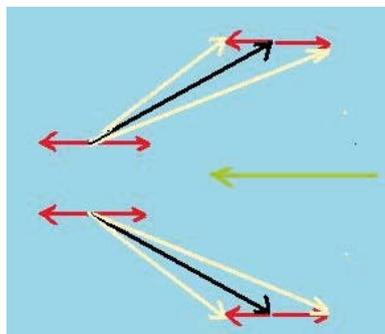


Figura 4

Linea verde: direzione del vento
Linea nera: direzione della bolina
Linea rossa: corrente
Linea gialla: direzione di spostamento della barca

preoccupare se non di tenere l'angolo di bolina della nostra barca.

Consideriamo ora la corrente. La corrente sia contraria o a favore dell'avanzamento della barca rispetto alla direzione del vento, dalla figura 4 si vede che rispettivamente le cose vanno come se si tenesse un angolo di bolina più largo o più stretto di quello che si tiene senza

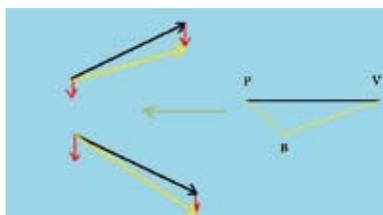


Figura 5

Linea verde: direzione del vento
Linea nera: direzione della bolina
Linea rossa: direzione della corrente
Linea gialla: spostamento effettivo della barca

Si noti la traiettoria della bolina non è isoscele

corrente. Le cose cambiano drasticamente quando la corrente fosse perpendicolare al campo di regata; in questo caso, esemplificato, dalla figura 5 il bordo favorevole non è più

quello isoscele. Supponiamo che la corrente venga da destra ed il percorso si svolga sotto corrente allora il primo bordo risulta più largo ed il secondo più stretto rispetto all'angolo di bolina: il punto di virata del bordo risulta spostato verso la partenza; viceversa sopra corrente la virata avviene più vicino al punto di arrivo.

Ovviamente correnti con altre direzioni possono ridursi a somme delle due componenti parallela e perpendicolare al segmento PV.

Il lettore a questo punto penserà che un computer un gps ed un poco di trigonometria (così si chiama la scienza dei triangoli) questo problema di minimo potrebbe essere risolto e dare al timoniere anche più insensibile ed impreciso un qualche vantaggio sull'invidiato collega, velista da sempre, che opera attraverso l'esperienza e le osservazioni qualitative; il fatto è che ancora siamo alla superficie della situazione reale e, come in una partita a scacchi non basta il rispetto delle regole del gioco per averla vinta sul concorrente maestro.

Fine parte prima
Nyssiros 18/06/2010



LA COMUNICAZIONE A BORDO

Una delle gioie più grandi è rappresentata per me e per tanti altri dal poter andare per mare, sia con una barca a vela che con una a motore.

La sensazione di libertà è grandiosa, la natura è molto generosa nel proporre paesaggi di incontaminata bellezza e incontri con il mondo subacqueo a dir poco sorprendenti, e il progressivo armonizzarsi della nostra vita con il ritmo naturale comporta enormi benefici sia a livello fisico che psichico.

esso si scatenano: sto parlando, ovviamente, del vento e delle onde che ne sono la conseguenza.

Insomma, se non l'avete mai fatto, vi consiglio caldamente di provare ad andare per mare, le prime volte per una uscita giornaliera o comunque per periodi brevi, e una volta che il mare vi avrà stregato, per crociere e navigazioni sempre più lunghe.

Naturalmente occorre anche essere un po' preparati ad affrontare le inevitabili difficoltà legate alla navigazione su una

perdita di *privacy*, alla scarsità di acqua dolce e di alimenti freschi e, non ultimo, alla difficoltà di comunicare con il mondo esterno. Più di una volta mi è capitato di avere a bordo persone che non sopportavano l'idea di non riuscire a fare una telefonata!

La comunicazione in mare può essere vista da tre diversi punti di vista.

Il primo problema che affronteremo in questo articolo riguarda la possibilità di comunicare una volta in mezzo al mare e il nostro amato/odiato cellulare diventa inservibile.

Il secondo riguarda invece la difficoltà nel farsi capire su una barca quando si parla da prua (la parte anteriore dell'imbarcazione) a poppa (la parte posteriore) e viceversa e, contemporaneamente, intorno ci sono tanti suoni (il vento, le onde, gli uccelli marini) o rumori (il motore, il generatore, i tuoni di un temporale).

Il terzo, infine, riguarda il linguaggio utilizzato e le complicazioni che possono nascere quando tale linguaggio non viene compreso.

La comunicazione con il mondo esterno

Si sa che il raggio d'azione dei ripetitori per la telefonia mobile è di alcuni chilometri, che riescono a coprire appena il tratto di mare prospiciente la costa.

Dal momento che in mare non sono posizionate antenne per i cellulari, già a meno di due miglia (un miglio nautico corrisponde a 1852 metri, poco meno di 2 km) il segnale scompare.

Tuttavia le trasmissioni in radiofrequenza consentono di trasmettere e ricevere informazioni: la tecnica più utilizzata, almeno per le medie distanze, è il ricetrasmittitore **VHF** (*Very High Frequency*) che consente trasmissioni a distanze di oltre 50 miglia, purché le antenne trasmittente e ricevente siano in visibilità, cioè non ci siano



Relax, emozioni e una meravigliosa natura, ecco la sintesi dell'andar per mare

In mare si sviluppa l'autonomia, si rafforzano le amicizie e gli amori e, qualche volta, si rovinano anche i rapporti considerati più solidi. Si aumentano le autodifese, l'autostima, il coraggio, si impara a stare da soli o in pochi, a risolvere piccoli e grandi problemi, si impara anche a convivere in spazi ristretti e ad affrontare invece spazi immensi, il mare appunto, e le grandissime forze che in

piccola barca (a meno che non si disponga dei fantastici *mega-yacht* degli ultramilionari, dotati davvero di tutto, dall'aria condizionata al riscaldamento, dalle vasche idromassaggio alle reti di computer a bordo, dalla piscina sul ponte all'auto nella stiva-garage): intanto ci si deve abituare alla vita in spazi ristretti, alla mancanza delle comodità a cui siamo abituati a casa, alla parziale



Un apparato VHF fisso e uno portatile

ostacoli tra di esse.

Gli apparati sono semplici e relativamente economici, ma la trasmissione è monodirezionale, cioè mentre un interlocutore parla, l'altro deve per forza ascoltare.

Di solito la comunicazione (che qui ipotizziamo tra un'imbarcazione chiamata **Dream** e gli addetti del Marina Dorica di Ancona) inizia sintonizzando la radio sulla frequenza di ascolto del ricevente, che in questo caso è il canale 14, frequenza riportata su apposite pubblicazioni, dette **portolani**, che contengono informazioni sui porti e gli approdi.

Il dialogo avviene in questo modo:

"Marina di Ancona – Marina di Ancona da imbarcazione Dream – passo"

Il "passo" significa che il messaggio è terminato e si attende la risposta, quindi il ricevente non dovrebbe parlare finché non sente tale termine.

Si attende una decina di secondi e, se non si riceve risposta, si ripete l'appello.

La risposta sarà:

"Qui Marina Dorica di Ancona, imbarcazione Dream avanti", il termine "avanti" significa che si attende di conoscere il motivo della chiamata.

A parte questa eccezione, ogni messaggio termina con un "passo", mentre l'ultima comunicazione finisce con un "passo e chiudo".

Questa comunicazione alternata sembra essere una limitazione, in realtà a me sembra un modo molto civile di ascoltare e replicare dopo aver compreso che cosa vuole il nostro interlocutore: in un mondo dove tutti si parlano "sopra" e vince chi grida di più, mi sembra davvero una cosa meravigliosa! Tuttavia capita spesso che

le abitudini "terrestri" prendano il sopravvento e chesiiniziarispondereprima che il nostro interlocutore abbia finito, questo genera un'interferenza e un'incomprensione, per cui sarà necessario ripetere tutta la comunicazione persa. Vi è poi un canale, il 16, utilizzato

facendo lo spelling con l'alfabetico fonetico radiotelegrafico, in cui ogni lettera viene chiamata con un nome inglese di facile comprensione. Solitamente i numeri sono pronunciati in inglese.

Alla risposta da parte del ricevente la comunicazione prosegue: **"Chiedo soccorso per falla su**

Lettera	Dizione	Lettera	Dizione	Lettera	Dizione	Lettera	Dizione	Lettera	Dizione	Lettera	Dizione
A	Alpha	G	Golf	M	Mike	S	Sierra	Y	Yankee	5	Pantafive
B	Bravo	H	Hotel	N	November	T	Tango	Z	Zulu	6	Soxisix
C	Charlie	I	India	O	Oscar	U	Uniform	1	Unaone	7	Setteseven
D	Delta	J	Juliet	P	Papa	V	Victor	2	Bissotwo	8	Oktoeight
E	Echo	K	Kilo	Q	Quebec	W	Whiskey	3	Terrathree	9	Novenine
F	Foxtrot	L	Lima	R	Romeo	X	X-ray	4	Kartefour	0	Nadazero

solo per la prima chiamata per comunicare con chiunque sia in ascolto, per poi passare su un'altra frequenza: questa regola è molto importante perché il canale 16 viene utilizzato per le chiamate di emergenza, cioè quando a bordo qualcuno sta male, o ci sono problemi di sicurezza, oppure se l'imbarcazione ha subito delle avarie o se la vita dell'equipaggio è in pericolo.

In questo caso la chiamata avviene con una formula riconosciuta in tutto il mondo e valida per i velivoli e le navi, il **Mayday**, segnale internazionale di richiesta d'aiuto che deriva dall'espressione francese *venez m'aider!* (venite ad aiutarci).

In caso d'emergenza, la trasmissione di questo particolare segnale ha lo scopo di assicurare riconoscimento alla chiamata radiotelefonica d'emergenza da stazioni di ogni nazionalità.

La parola chiave "**mayday**" va usata solo a bordo di un'imbarcazione o di un velivolo in immediato pericolo di naufragio, di collisione e comunque in tutti i casi in cui sussiste pericolo di morte.

Facciamo ancora un esempio: **"MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY qui imbarcazione Dream delta romeo echo alfa mike"**.

Quindi la parola *mayday* va ripetuta tre volte, mentre il nome della imbarcazione viene ripetuto

scafo. Nostra posizione 42° 36' 45,64" Latitudine NORD e 16° 40' 20,59" Longitudine EST".

Per poter essere localizzati e soccorsi in tempi brevi è necessario fornire le proprie coordinate geografiche, latitudine (posizione rispetto all'equatore) e longitudine (posizione rispetto al meridiano di *Greenwich*): se non è possibile fornire quelle del punto in cui ci si trova al momento dell'emergenza, occorre almeno comunicare i riferimenti dell'ultimo punto nave e la rotta stimata, che andrebbero annotati ad ogni ora sul giornale di bordo.

Nelle navi (il termine nave è previsto quando la lunghezza dello scafo è superiore ai 24 metri) è previsto un ufficiale addetto alle comunicazioni radio, nelle imbarcazioni almeno un componente dell'equipaggio, il comandante, ha un patentino di radiotelegrafista, ma è necessario che tutto l'equipaggio sia preparato a comunicare via radio.

Il difetto degli apparati VHF consiste nella portata limitata, quando si naviga a distanze notevoli dalla costa, per esempio in oceano, occorre avere a bordo una radio **SSB** (*Single Side Band*), che opera nel campo **HF** (*High Frequency*) e che necessita di antenne molto lunghe e di uno speciale adattatore, chiamato **accordatore** che permette di

agganciarsi ad una particolare frequenza trasmissiva.

Questa particolare tecnica trasmissiva consente, oltre alle comunicazioni radio, anche l'invio e la ricezione delle carte meteo, dei fax, e della posta elettronica, ovviamente per questo ultimo scopo gli apparati radio dovranno essere opportunamente interfacciati con un personal computer.

Sarsat - *Search and rescue satellite aided tracking* - è un sistema di localizzazione mediante il rilevamento da parte dei satelliti dei segnali che



In mare durante una comunicazione via radio

provengono da una barca. L'ultima frontiera delle comunicazioni in mare è rappresentata dai sistemi satellitari che, oltre a quelli di ricerca e d'emergenza, sono destinati anche alle comunicazioni tra utenti.

Questi sistemi, dopo una serie di sperimentazioni iniziate nel 1960, sono stati definitivamente messi a punto nel 1979 e hanno preso il via con la loro pratica utilizzazione nel 1991 con il sistema **Inmarsat** (*International maritime satellite organisation*), organismo responsabile della gestione delle comunicazioni in mare.

Il sistema utilizza quattro satelliti geostazionari in grado di raccogliere i segnali radioelettrici provenienti da un trasmettitore posto in una delle quattro aree di copertura in cui è stata suddivisa la Terra.

I segnali raccolti dal satellite sono



Un apparato radio SSB

trasmessi alle stazioni a terra, decodificati e inviati all'utente destinatario.

In pratica le stazioni a terra funzionano da smistamento dei segnali.

Alla gestione del sistema Inmarsat collaborano 55 Paesi (l'Italia è rappresentata dalla Telecom Italia che gestisce la stazione del Fucino) che hanno realizzato la rete di stazioni a terra e contribuito allo sviluppo dei cosiddetti sistemi Standard che costituiscono la base delle attuali comunicazioni marittime.

Esistono oggi quattro sistemi

dimensioni contenute (pesa circa 7 kg e l'antenna è alta solo 30 cm) può trasmettere solo via telex e i messaggi non sono inviati in tempo reale al destinatario ma vengono compressi e poi ritrasmessi dalle stazioni a terra.

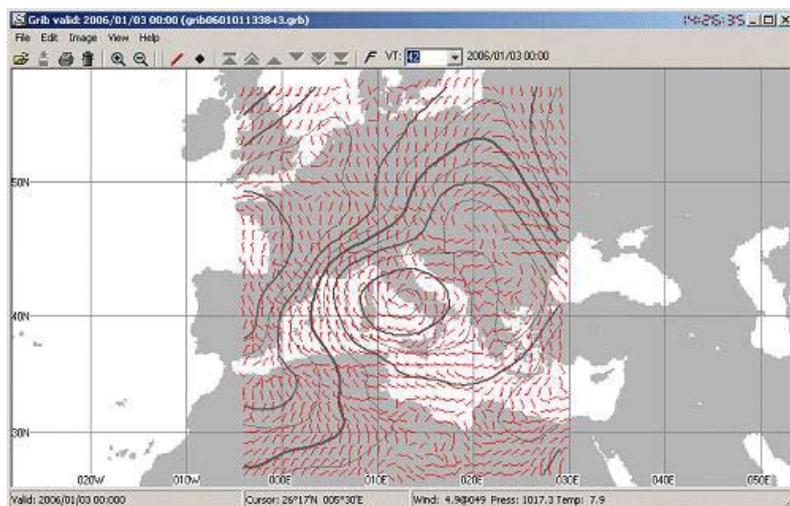
Nel caso dell'Italia la stazione a terra è quella del Fucino.

Lo Standard M è ancora più leggero del C - solo 3 kg - e può ricevere in voce, fax e telex e la trasmissione dei dati è in tempo reale.

Infine, lo Standard B, versione digitale dell'A, si caratterizza per le prestazioni migliorate e per i volumi ridottissimi.

Come si può vedere in figura 6, esistono soluzioni di apparecchi fissi e portatili e questi ultimi hanno raggiunto le dimensioni di un cellulare abbastanza grande e il peso di circa 150-200 grammi.

Unici punti deboli di tali sistemi sono i costi delle apparecchiature



Una carta MeteoFax

Standard che individuano altrettanti apparecchi con differenti prestazioni.

Lo Standard A, il primo a entrare in commercio, anche per le dimensioni e il peso dell'antenna (è alta più di un metro e pesa circa 100 kg) viene generalmente usato sulle navi anche se è stato installato a bordo di imbarcazioni da regata impegnate per esempio nei giro del mondo in equipaggio. Può trasmettere in tempo reale voce, fax e telex.

Lo Standard C, più leggero e di

e anche quelli delle comunicazioni, dal momento che le tariffe per una chiamata satellitare sono tutt'ora molto elevate.

Oltre agli Standard, che in tutte le versioni sono in grado di inviare messaggi di sicurezza e di allarme, in mare vengono utilizzate altre apparecchiature d'emergenza che sfruttano sempre la trasmissione satellitare.

Argos è un apparecchio trasmittente utilizzato nelle imbarcazioni a vela che partecipano a regate transoceaniche. Tale dispositivo trasmette dati in



Due modelli di telefono satellitare, il primo da interno, il secondo portatile

maniera automatica consentendo agli organizzatori di conoscere sempre la posizione del concorrente.

Epirb - *Emergency position indicating beacon* - è un apparecchio trasmittente, alimentato a batteria, che si trova a bordo della barca e viene azionato in caso d'emergenza. I segnali trasmessi, raccolti dai satelliti, vengono inviati al Sarsat che può localizzare l'imbarcazione in difficoltà.

La posizione, una volta rilevata, viene trasmessa al Cosap, organizzazione umanitaria internazionale di soccorso.

La comunicazione a bordo

Risolto il problema della comunicazione con il mondo esterno, resta quello, molto più semplice dal punto di vista della tecnologia adottata, della comunicazione a bordo.

Anche in questo caso l'elettronica può aiutare, specialmente sulle imbarcazioni più grandi. Esistono, per esempio, degli apparati radio portatili e molto compatti che permettono di comunicare senza interferire con le frequenze VHF.

Molto più spesso si comunica a voce, senza apparati di alcun genere.

Inoltre ci sono delle situazioni in cui in barca si usa anche un linguaggio gestuale, per esempio in regata, quando l'uomo di prua, chiamato **prodiere**, deve informare il timoniere, che sta a poppa, sulla distanza tra la barca e un ostacolo, o una boa, o la linea di partenza.

Così normalmente si indica con le dita di una mano il numero di lunghezze (intese come lunghezza dell'imbarcazione) di distanza dall'ostacolo alla prua.

Questa misura quindi non è assoluta, ma legata alle

caratteristiche della barca.

Il pugno chiuso significa che si è sull'ostacolo e che occorre fermarsi, il pollice a destra o a sinistra significa vai in quella direzione, il pollice in alto significa issa la vela, il pollice giù significa ammainala.

La stessa situazione si presenta quando il timoniere di un'imbarcazione si avvicina ad una boa o ad un pontile e l'uomo di prua gli dà i segnali per accostare correttamente.

Un linguaggio facile e comune a tutti

Andare in barca con altre persone è un momento di crescita e di apprendimento, si imparano tecniche, trucchi ed espedienti che possono rivelarsi utili in qualsiasi momento: si impara inoltre a confrontare la propria terminologia con quella altrui e a correggere, se c'è bisogno, qualche termine sbagliato.

Però un equipaggio affiatato deve utilizzare un linguaggio comune e tutti devono conoscere la nomenclatura di tutte le attrezzature a bordo, perché nel momento del bisogno, non ci sarà tempo di spiegare che cosa è, per esempio,

In ogni caso, specie se le condizioni di navigazione si fanno difficili, è necessario adottare una terminologia corretta e coerente, nel senso che una manovra, o un accessorio della barca, deve essere sempre chiamata col giusto nome e sempre nello stesso modo.

Dico questo perché mi capita

spesso di sentir chiamare la stessa cosa con più termini, spesso anche in lingua straniera e questo comportamento può provocare pericolosi equivoci, anche nei marinai più esperti. Outhaul, backstay, cunningham, sono tutte parole che hanno una corrispondente in italiano: tesa base, tendi paterazzo, caricabasso. Ora, senza voler entrare nella questione se sia meglio usare l'italiano, visto che un linguaggio marinairesco nostrano esiste, almeno dovremmo essere tutti d'accordo nell'usare parole comuni e consolidate a bordo di una barca, perché nel momento del bisogno occorre chiamare le cose col giusto nome e soprattutto chi riceve un ordine deve poterlo eseguire senza esitazioni dovute a possibili interpretazioni o traduzioni.

In conclusione possiamo affermare che la comunicazione in barca è molto importante, che conoscere le modalità e le tecniche per comunicare correttamente permette di non trovarsi impreparati in caso di problemi e che esistono varie tecniche di comunicazione: resta, bellissima, l'idea che, all'ormeggio in una splendida baia, al tramonto di una fantastica giornata di navigazione e dopo essersi assicurati, con i bollettini radio, internet e meteofax, e soprattutto con il buon vecchio barometro, che le condizioni meteo resteranno perfette, non avendone più necessità, ogni apparato di comunicazione può restare spento, e il suono del silenzio, musica rara ai giorni d'oggi, prenda il sopravvento. Passo e chiudo.

*L'arcipelago delle
Incoronate in Croazia al
tramonto*





ultime dal circolo

1) Il Consiglio Direttivo

- **Riccardo Rispolgati**
Presidente
- **Romano Cremonesi**
Vice Presidente - relazioni con Associazioni ed Enti locali
- **Marc Avnet**
Redazione notiziario sociale
- addetto stampa - ricerca sponsorizzazioni
- **Daniele Ferraioli**
Settore sportivo - consulenza informatica
- **Alberto Isidori**
Dimissionario
- **Anna Massaccesi**
- **Giancarlo Orazi**
Dimissionario
- **Giovanni Zacconi**
Responsabile posti barca (mare e piazzale) e piano d'ormeggio, catenarie e pontile

2) Nuovi Soci

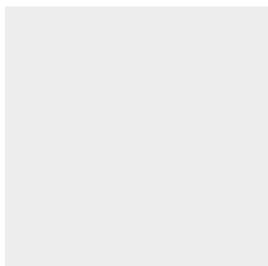
Si sono iscritti i seguenti nuovi soci, Sigg.

- **Carletti Massimo**
Numana
- **Cingolani Massimo**
Osimo
- **Dubini Sandro**
Camerano
- **Napolitano Raffaele**
Ancona
- **Pergolesi Ave**
Osimo
- **Rossini Stefano**
Osimo

3) Calendario regate 2010 ancora da svolgersi

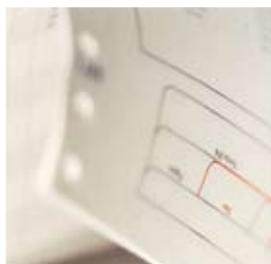
- **Regate Sociali:**
Trofeo Bandiera Blu
1 • 27 giugno
2 • 18 luglio
3 • 29 agosto
- **Campionato Italiano Open Mattia Esse**
3-4 Settembre
- **XXXIV Trofeo S. Massaccesi Optimist**
11-12 Settembre
- **Campionato Italiano formula Wind Surf**
16-19 Settembre

Diamo colore alla vostra immagine



LITOGRAFIA

ETICHETTE



MODULO CONTINUO

