

Sport/vela: **Primazona NEWS n. 43 di lunedì 1 giugno 2020**

La ripresa dell'attività sportiva

Marco Gradoni vince il premio Velista dell'Anno FIV 2019

Vela e regate in Liguria:

Terzo incontro online sull'attività giovanile: Laser; l'interesse continua!

Bucci: "Legame indissolubile tra Genova e il Salone Nautico"

Vecchie vele: nave goletta VITTORIA

Vela giovanile:

Laser e 420: come tornare a regatare ?

Altura:

L'ORC Race Management Guide è ora disponibile

... e oltre:

Vecchie vele: il ruolo dei velieri oceanici a fine '800

Su facebook I Zona FIV:

In anteprima le notizie e le foto della vela in Liguria

Su www.primazona.org:

Compro & vendo

Cerco & offro imbarco per regate, diporto o lavoro

Cerco & offro impiego (per istruttori FIV)

.....

LA RIPRESA DELL'ATTIVITA' SPORTIVA

Video-conferenza del Presidente FIV Francesco Ettore con i segretari di Classe

30 maggio - Ho partecipato ieri sera alla conference call che il Presidente FIV Francesco Ettore ha tenuto con i segretari di classe. L'oggetto era la ripresa dell'attività sportiva, cioè delle regate.

Riassumo il contenuto della riunione.

Il governo ha nei giorni scorsi definito la ripresa del calcio, e la prossima settimana si riunirà per definire anche quella delle altre attività sportive, in vista del prossimo DPCM del 15 Giugno che sarà in vigore sino al 31 Agosto. Ogni previsione dovrà essere confermata dal DCPM, ma secondo il nostro Presidente gli accordi con il governo sono questi e non dovrebbero cambiare, sempre sperando che la curva epidemiologica non si metta contro.

La ripresa delle regate dovrebbe avvenire, giorno più giorno meno, intorno al 10 Luglio con la sola limitazione del numero massimo dei partecipanti che dovrebbe essere deciso tra 200 e 250 persone tutto compreso (cioè atleti + allenatori + organizzatori + UdR + persone di supporto ecc). Unica ulteriore limitazione quella che potrà eventualmente essere imposta dalle singole regioni, e a questo proposito Ettore precisa che la FIV non consentirà di assegnare titoli italiani, per classi di interesse federale, in regate con limitazioni di spostamenti o con limitazioni di numero massimo.

Come dire in definitiva che potranno essere organizzate regate di qualunque tipo, zionali nazionali internazionali, purché rispettino i limiti massimi di partecipanti imposti dal governo e gli eventuali limiti di spostamento nazionale e internazionale.

L'attività velica è considerata dal governo come sport singolo (e non di squadra) e sport all'aria aperta, cose che faciliteranno la nostra ripresa, al contrario degli sport di squadra e al chiuso. Certo è comunque che la nostra federazione non potrà prevaricare sui limiti imposti dal futuro DPCM, ma prenderà tutti gli spazi possibili per quanto lasciato libero alle singole federazioni. Un successo del nostro presidente è di aver ottenuta la possibilità di regatare, per quanto riguarda monotipi e altura,

con il numero abituale di equipaggio, mentre il governo in un primo momento pensava di autorizzare equipaggi ridotti.

Ma veniamo alle dolenti note.

Tutto quanto sopra vale per quello che succede in acqua, ma prima e dopo, fino a quando non si solleva l'ultimo piede da terra e dal momento che si rimette piede a terra al rientro, varranno sempre, e sicuramente anche dopo il 31 Agosto, i soliti obblighi di distanze di sicurezza, mascherine, prodotti igienizzanti ecc. Questo vale per parchi barche, scivoli e pontili, aiuti ai vari e agli alaggi, dove ogni tipo di assembramento sarà proibito. Niente buffet, ed accorgimenti per briefing, premiazioni e iscrizioni. La FIV emetterà un protocollo al riguardo dopo l'uscita del DPCM. Se la curva epidemiologica ci favorirà probabilmente dopo il 31 Agosto il nuovo DPCM potrebbe allargare qualche limite, ad esempio quello del numero massimo delle persone coinvolte, ma probabilmente non quello delle restrizioni a terra per assembramenti, distanze e dotazioni di sicurezza.

Ultima considerazione quindi da fare è che purtroppo a terra la questione spazi rimane fondamentale e per i circoli con poco spazio a disposizione sarà difficile anche organizzare attività zonale, almeno per quelle classi per le quali le flotte, anche solo locali, sono molto numerose.

Resto a disposizione e .. buon vento a tutti!

(Marco Cimarosti - Segretario Assodragone)

MARCO GRADONI VINCE IL PREMIO VELISTA DELL'ANNO FIV 2019

Assegnati gli Oscar della Vela Italiana

A Roberto Lacorte il premio Armatore Timoniere dell'Anno – Trofeo Mercedes Benz Vans

Il TP52 Xio vince il premio Barca dell'Anno - Trofeo Confindustria Nautica

Assegnato a Luna Rossa il premio speciale per l'Innovazione Tecnologica

La Federazione Italiana Vela ha premiato i suoi atleti per i podi internazionali nel 2019

28 maggio - La 26ma edizione del Velista dell'Anno FIV organizzata da Acciari Consulting con la Federazione Italiana Vela in veste di partner istituzionale, con il patrocinio e supporto di Confindustria Nautica e di Mercedes-Benz Vans come partner tecnico, ha celebrato oggi, giovedì 28 maggio 2020, i suoi campioni 2019 in una versione inedita organizzata completamente in streaming video, in linea con le tendenze dal periodo indotte dalla pandemia globale.

La diretta online dell'evento ha preso il via dalla sala Giunta del Palazzo del CONI a Roma alle 18.15 alla presenza di Alberto Acciari, ideatore e organizzatore del premio, del Presidente della Federazione Italiana Vela Francesco Ettore, del Segretario Generale del Coni, Carlo Mornati, membro della Giuria del Premio e della campionessa Olimpica Alessandra Sensini direttore tecnico giovanile Nazionale della Federazione Italiana Vela. Gli ospiti sono stati raggiunti dal Presidente del CONI Giovanni Malagò per il saluto istituzionale che ha aperto la cerimonia di premiazione. Presenti virtualmente con un collegamento in teleconferenza i finalisti delle tre categorie, i partner, i membri del Consiglio Federale FIV e un ospite d'onore Max Sirena, Team Director & Skipper del Luna Rossa Prada Pirelli Team. La diretta streaming della 26ma edizione del Velista dell'Anno FIV è stata trasmessa contemporaneamente su oltre 20 piattaforme Social, tra i quali quelle istituzionali della Federazione Italiana Vela, delle testate partner e degli sponsor.

[Leggi tutto](#)

(FIV)

TERZO INCONTRO ONLINE SULL'ATTIVITÀ GIOVANILE: L'INTERESSE CONTINUA!

30 maggio - Sempre buona la partecipazione e il gradimento per il terzo incontro online sull'attività giovanile della I Zona FIV.

Nella serata del 27 maggio, più di 40 utenti, si sono collegati per seguire in diretta webex la lezione sul Laser. Il relatore Alp Alpagut, tecnico FIV per la classe laser, è riuscito a schematizzare il più possibile come navigare in poppa in laser.

Il prossimo e ultimo intervento è in programma sempre il mercoledì, 3 giugno alle 18:00. La lezione riguarderà il meteo con relatore: Alessandro Pezzoli.

I posti sono limitati, pertanto gli interessati devono contattare, a partire dal 27 maggio ed entro le ore 12:00 del 3 giugno, il DSZ Luca Bogliolo al fine di ricevere le istruzioni necessarie per accedere alla lezione.

Tutte le lezioni sono registrate e possono essere viste sul sito primazona.org. Nella pagina di apertura cliccare su "Attività Giovanile Online – video lezioni" per accedere alle varie lezioni.

[Terza lezione: laser](#)

(Luca Bogliolo)

BUCCI: "LEGAME INDISSOLUBILE TRA GENOVA E IL SALONE NAUTICO"

Siglato accordo per i prossimi 10 anni

28 maggio - Sotto la regia di Regione Liguria, Comune di Genova e Confindustria Nautica, è stata sottoscritta l'intesa decennale tra I Saloni Nautici e Porto Antico per l'organizzazione dell'evento nautico più importante del Mediterraneo.

[Leggi tutto](#)

(Giuseppe Orrù – Liguria Nautica)

VECCHIE VELE: nave goletta VITTORIA

La nave goletta Vittoria venne costruita nel Cantiere B. Cerruti di Varazze nel 1878.

Armatore ne era lo stesso costruttore B. Cerruti.

Venne posta al comando del Capitano B. Olivari di Camogli.

Nell'inverno 1905 un terribile uragano sorprese la nave al passaggio di Capo Horn. Nonostante i gravi danni subiti, con i propri mezzi grazie alla perizia dell'equipaggio riuscì a rilasciare a Montevideo.

I danni si rivelarono così rilevanti che la nave dovette essere venduta come pontone nel porto di Montevideo.

Nella foto su facebook I Zona FIV è alla fonda nel porto di Fowey (Inghilterra) con le stive vuote in attesa del carico.

(Archivio Agenzia Bozzo - Camogli)

LASER E 420: COME TORNARE A REGATARE?

1 giugno - Tra FIV e Classi circolano le prime linee generali su date e modalità della ripresa per l'attività agonistica della vela, in attesa di un decreto del Governo.

Ipotesi regate da luglio, tra norme di sicurezza e nuovi formati (soprattutto a terra). Il punto da due classi di riferimento

[Leggi tutto](#)

(Saily)

L'ORC RACE MANAGEMENT GUIDE È ORA DISPONIBILE

28 maggio - I membri dell'ORC Race Management Committee, sotto la guida di Hans-Eckhard ("Ecky") von der Mosel e dello Staff Tecnico dell'ORC sono lieti di annunciare la pubblicazione della prima edizione dell'ORC Race Management Guide, un progetto che raccoglie le conoscenze e le competenze dei molti che hanno collaborato alla sua realizzazione.

Questo manuale contiene, nelle sue 24 pagine, tutti i concetti appresi in decenni di esperienza e di successo nella gestione delle regate partendo dalle regate di Circolo fino ad arrivare ai Campionati Mondiali organizzati in tutto il globo. Scritto principalmente per dare assistenza alla gestione delle regate, l'ORC Race Management Guide è uno strumento che armatori e regatanti troveranno sicuramente utile per approfondire e migliorare la propria conoscenza del sistema ORC, sia nella teoria che nella pratica.

[Leggi tutto](#)

(ORC Media)

VECCHIE VELE: IL RUOLO DEI VELIERI OCEANICI A FINE '800

Non sarà mai abbastanza riconosciuto quanto merito, a beneficio del progresso e della civiltà affermatasi tra la seconda metà del 1800 e i primi decenni del 1900, ha rivestito il servizio prestato dalla gente della marineria velica nei percorsi oceanici più lunghi e sperduti dall'Europa all'Australia, all'Oceania e alle coste occidentali delle Americhe, con l'obbligato passaggio del leggendario Capo Horn, o scapolando il Capo di Buona Speranza o i capi della Nuova Zelanda. Percorsi tanto lunghi che le navi a vapore, le quali avevano sottratto ai velieri i ricchi traffici misti vicini, non potevano ancora affrontare per ragioni di autonomia e mancanza di punti di carbonamento. Ma la marineria velica era giunta, dopo tanti secoli, ai suoi ultimi anni di attività cercando di adeguarsi ai nuovi tempi passando dalle costruzioni in legno a quelle in ferro che rendevano possibile l'aumento della portata di stiva, rinunciando infine al fattore velocità e conseguentemente diminuendo all'osso il numero dei marinai e degli ufficiali, pochi uomini impiegati perciò senza requie, con disciplina e impegno quanto mai incombenti, imposti talora con la forza, con le vie di fatto accettate comunque perché s'era sempre fatto così, come manifestazione incontrastabile e rituale.

L'attività riguardava quanto rimaneva dei trasporti di massa, guano cileno, salnitro peruviano, carbone europeo o australiano, grano americano, minerali di nickel neocaledonesi, lana australiana, petrolio in cassette, legname, pesce in scatola dell'Alaska. E, al tempo della corsa all'oro californiano, anche

passaggeri della costa orientale in cerca di ventura, sempre via Capo Horn. Finché l'apertura del Canale di Panama (1914) provocava alla vela ulteriori perdite operative. Non era facile trovare carichi da trasportare nonostante i noli tirati al minimo, ed i velieri facevano talora parte del viaggio in zavorra pur di lavorare restando magari inoperosi per dei mesi in porti che imponevano turni di carico o per scioperi interminabili come lo sciopero dei minatori avvenuto in Australia nel 1906.

I velieri oceanici italiani

I grandi velieri oceanici italiani, di ferro, a quattro alberi, non sono stati molti, circa una decina, però splendide unità che hanno fatto un buon servizio, sette dei quali di progettazione e costruzione nazionale, precisamente ligure. I trealberi, invece, sono stati numerosi.

Meta, Piano di Sorrento e Sant'Agnello sono stati i centri maggiori d'armamento dell'Italia Meridionale con le Case Ciampa, Lauro, Trapani, Cafiero, Argarita, Mastellone, Pollio, Esposito che hanno armato oltre 60 velieri, la metà dei quali impiegati nel Pacifico non riuscendo a reggere però alla crisi della prima guerra mondiale.

Procida e Gaeta hanno messo in mare, con le Case D'Abundo e Scotto Lachianca, una decina di velieri ma è con le liguri Nervi e Quinto con i loro 25 velieri moderni, con Genova Recco e Varazze, con le Case Milesi e Cerruti che il numero sale. Camogli armava numerosi velieri in legno e da ultimo oltre 60 in ferro con le Case Schiaffino, Olivari, Repetto.

(da LA MARINERIA VELICA DI LUNGO CORSO, UN'EPOPEA DIMENTICATA – Aldo e Corrado Cherini)

Per evitare che Primazona NEWS venga rifiutata o considerata come spam includi il nostro indirizzo primazona@primazona.org tra i contatti preferiti

Ricevi questa email perché ti sei iscritto sul nostro sito oppure hai richiesto la pubblicazione di un annuncio o perché il tuo contatto è pubblicamente disponibile sul sito della Federazione Italiana Vela

*Redattore e mittente: Antonio Viretti, viale Brigata Bisagno 12, 16129 Genova - tel 010583557
Attività di volontariato*

Per disdire l'abbonamento a Primazona NEWS cliccare su rispondi mettendo CANCELLAMI come oggetto