

Sport/vela: **Primazona NEWS n. 49 di lunedì 22 giugno 2020**

Aggiornato il Protocollo di sicurezza FIV per la Fase 3

Si torna in regata a inizio luglio

Ritorno in regata: nuovo protocollo FIV

Contributi governativi: approfondimenti e modulistica

Consiglio Federale: nuova manovra di sostegno per i circoli velici FIV

Vela e regate in Liguria:

Vecchie vele: brigantino a palo AGOSTINO

Classi Olimpiche:

World Sailing, verso altri giorni decisivi

... e oltre:

Nuova coperta in teak per lo Swan Vanessa

Vecchie vele: la vita a bordo dei velieri oceanici

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)

AGGIORNATO IL PROTOCOLLO DI SICUREZZA FIV PER LA FASE 3

18 giugno -La Federazione Italiana Vela ha modificato il Protocollo di Sicurezza a seguito dell'ultimo DPCM. Sono evidenziate le modifiche rispetto alla precedente versione con una barra verticale a margine del testo.

Leggi tutto

(FIV)

SI TORNA IN REGATA A INIZIO LUGLIO

La FIV pubblica le norme per organizzare gli eventi agonistici

18 giugno - Come anticipato, la Federvela ha pubblicato in serata l'aggiornamento del Protocollo di svolgimento dell'attività velica nei circoli, aggiornato al DPCM del 14 giugno. Il documento contiene anche le prescrizioni per l'organizzazione delle regate.

La principale modifica riguarda l'uso delle mascherine che, negli spazi aperti dei circoli, non saranno più obbligatorie se verrà mantenuta e verrà fatta mantenere da atleti, soci e allievi la distanza interpersonale di un metro.

Per la scuola vela permesso l'uso delle barche collettive, con uso di mascherina.

Il Protocollo per le regate prevede che vi siano adeguati spazi a terra per la logistica, con 10mq a barca e che l'uso di spogliatoi sia consentito solo se si garantirà la sanificazione e senza lasciare indumenti o borse all'interno.

Possibili le premiazioni e i buffet, a patto di mantenerli in spazi aperti e con la distanza minima di un metro.

Abbiamo chiesto al presidente FIV **Francesco Ettore**, un chiarimento sui tempi d'attivazione del Protocollo Regata. Questa la sua risposta:

"Il Protocollo entra in vigore non appena si completano i calendari. La prossima settimana credo verrà terminata la rimodulazione e poi si potrà partire. Credo quindi anche prima del 10 luglio, forse la prima settimana di luglio. Più che altro perché ci vorranno i tempi tecnici per richiedere le ordinanze delle varie Capitanerie per l'organizzazione delle manifestazioni".

Le iscrizioni saranno solo per via telematica e senza circolazione di contante, rispettando le date limite (10 giorni per le regate nazionali e 3 giorni per quelle zonali). Briefing possibili se brevi e con distanza di un metro, da tenere solo all'aperto. Nelle regate nazionali riservati solo ai coach con uso di mascherine. Classifiche solo per via informatica sui siti o sui social dei circoli.

Possibili anche le regate in monotipi, a patto di mantenere la distanza di un metro e, dove non possibile, usando la mascherina.

Tutte misure che, a bene vedere, consentono un graduale ritorno all'attività velica.

(Michele Tognozzi - Farevela)

RITORNO IN REGATA: NUOVO PROTOCOLLO FIV

19 giugno - Il documento rilasciato dalla Federvela nella serata di giovedì 18 giugno si propone lo scopo di fornire strumenti gestionali e azioni volte a regimentare e normare la pratica dello sport velico nei suoi diversi aspetti, e per quanto possibile, disciplinare l'organizzazione dell'attività sportiva all'interno delle basi nautiche delle Società e Associazioni affiliate, nell'ambito del piano nazionale che disciplina la ripresa delle attività sospese, secondo un programma articolato, che contempera la tutela della salute e le esigenze del ritorno a una situazione di normalità.

[Leggi tutto](#)

(Saily)

CONTRIBUTI GOVERNATIVI: APPROFONDIMENTI E MODULISTICA

19 giugno - Il Circolo che intende beneficiare di quanto previsto dal D.L n. 34 del 19-05-2020, dovrà compilare il documento FIV (*allegato*) attestante la propria attività indicando il numero totale dei tesseramenti e specificando la ripartizione degli stessi tra tesserati agonisti e praticanti sportivi/tessere promozionali (come da dati inviati al CONI per iscrizione al Registro).

Il documento allegato, compilato con i dati richiesti, dovrà essere inviato a f.freschi@federvela.it. La Federazione, dopo opportuna verifica di quanto certificato dal Circolo, provvederà a ritrasmettere al Circolo richiedente il documento suddetto.

(vd <http://www.federvela.it/news/2597-contributi-governativi-approfondimenti-e-modulistica.html>)

(FIV)

CONSIGLIO FEDERALE: NUOVA MANOVRA DI SOSTEGNO PER I CIRCOLI VELICI FIV

Seconda manovra di aiuti ai Circoli Velici: 687.000 Euro subito disponibili

Previsti anche sostegni per l'attività Para Sailing e per gli Istruttori FIV

Parte il programma per la ripresa delle regate: ecco tempi e modi

21 giugno - Il Consiglio Federale della Federazione Italiana Vela, riunito in videoconferenza, ha deliberato su proposta del Presidente Francesco Ettore una seconda manovra di sostegno economico ai Circoli Velici affiliati. Si tratta di contributi per un totale di circa € 700.000 resi immediatamente disponibili, che costituiranno un importante aiuto per i club in un momento difficile, dopo il lungo stop alle attività e con la ripresa vincolata a rigidi protocolli sia per le scuole vela sia per le regate.

Questi nuovi contributi sono di pronta disponibilità grazie al congegno attuativo: l'importo per ciascun Affiliato è infatti parametrato all'attività 2019, a partire dal dato del tesseramento, con uno storno previsto di € 5 per ciascuna tessera emessa entro il 31/12/2019, escluse le tessere Velascuola e Promozionali che già rientrano in un'altra agevolazione, e di € 3 per ciascuna tessera Frequentatori e Diporto Velico. Per tutti invece è previsto un contributo di € 200 a copertura delle spese sostenute per l'acquisto di prodotti, attrezzature e servizi per le operazioni di sanificazione delle sedi per la ripresa dell'attività. E' facile calcolare che si tratta di aiuti diretti per le casse dei circoli con l'auspicio che possano facilitare il ritorno alla normalità, e quindi in qualche misura beneficiare anche il singolo tesserato.

[Leggi tutto](#)

(FIV)

VECCHIE VELE: BRIGANTINO A PALO "AGOSTINO"

Il brigantino a palo *Agostino* venne costruito nel 1878 dal *Cantiere Baglietto* di Varazze per conto di un armatore savonese. Attorno al 1890 venne ceduto all'Armatore *Razeto* di Camogli.

Svolse la maggior parte della sua attività nei viaggi atlantici e poi nel Mediterraneo.

Nel 1909 partì da Haiti per Genova al comando del Cap. *Lorenzo Mari di Agostino*. In pieno oceano il Comandante morì di *morbo nero* contratto in Haiti e fu sepolto in mare. Prese il comando il secondo ufficiale, Cap. *Filippo Razeto fu Prospero*, anche lui camogliese come il Mari. Benché anch'egli avesse contratto il morbo e già tutto gonfio per l'avanzare del male, conscio di essere l'unico rimasto nel bordo ad avere le cognizioni tecniche e nautiche necessarie per portare la nave a destino, si fece portare in coperta su un seggiolone da dove faceva il punto, tracciava la rotta e dava gli ordini necessari alle manovre.

Al preoccupato equipaggio diceva: "State tranquilli che in vista della terra vi ci porterò!".

Giunta la nave a poche miglia dalla costa spagnola cessò di vivere e toccò all'esperienza del nostromo approntare la manovra per l'entrata e l'ormeggio nel porto più vicino. Medico spagnolo a bordo, cure e quarantena. Due mesi dopo, giunto da Camogli nuovo comandante e rinforzo all'equipaggio, la nave poté ripartire per Genova.

Dal 1910 l'*Agostino* fece scali nel Mediterraneo sinché attorno al 1914 venne avviato alla demolizione.

Foto su facebook I Zona FIV

. Foto 1: Agostino in navigazione in zavorra (1899)

. Foto 2: Veliero in costruzione al cantiere Baglietto nel 1875. Questo cantiere, che diverrà famoso in tutto il mondo per la costruzione di prestigiosi yachts, è nato nel 1854 con Pietro Baglietto che costruiva gozzi da pesca.

(Archivio Agenzia Bozzo – Camogli)

WORLD SAILING, VERSO ALTRI GIORNI DECISIVI

Nei giorni del MID YEAR che decide il futuro della Federvela Mondiale

19 giugno - Fa discutere la classifica delle federazioni sportive internazionali rilasciata da ASOIF (l'Associazione che riunisce le federazioni olimpiche estive). Nella ranking che considera diversi parametri di governance, World Sailing esce bene, posizionandosi nel gruppo A2. Ecco risultati e reazioni.

Leggi tutto

(Saily)

NUOVA COPERTA IN TEAK PER LO SWAN VANESSA

13 giugno - Come si posa una nuova coperta in teak? Ecco il racconto di quanto eseguito a bordo di *Vanessa*, un modello di Swan 47 varato nel 1985. La barca è stata oggetto di importanti lavori eseguiti recentemente dal Cantiere Pezzini di Viareggio per conto del fondatore della Sparkman & Stephens Swan Association, il sodalizio che riunisce gli armatori degli oltre 800 Swan realizzati su piani dell'omonimo studio di progettazione americano. Da circa un ventennio questo sodalizio internazionale, con sede a Milano, è diventato il punto di riferimento mondiale per questa categoria di imbarcazioni, entrate di diritto nella storia della nautica da diporto.

Vedi e leggi tutto

(Paolo Maccione – Barche d'epoca e classiche)

VECCHIE VELE: LA VITA A BORDO DEI VELIERI OCEANICI

La vita di bordo seguiva rigorose regole integrate immancabilmente da tradizioni osservate spontaneamente con rigore secondo una gerarchia al vertice della quale stava il capitano, detto comunemente "il vecchio" (*the old man*) anche se uomo giovane, e mai chiamato comandante (termine, questo, divenuto proprio della marina a vapore), coadiuvato da un primo ufficiale (*Chief o First Mate*) con compiti di vicecomandante, e da un secondo e terzo ufficiale (per lo più capitani di lungo corso patentati ma non abilitati) con residenza sul cassero di poppa. L'equipaggio era formato dal nostromo, figura centrale, dal cuoco, dal carpentiere (in epoca più antica anche dal bottaio) e dal velaio, mansione importante la sua in quanto non era difficile

perdere le vele fatte a brandelli dalle raffiche degli uragani e quindi da sostituire con vele da lui confezionate, tutti col grado di sottufficiale con una propria cabina, esenti dai turni di guardia, e infine dai marinai: mozzi giovanissimi, giovinotti (giovani marinai non ancora riconosciuti), pilotini, marinai, nocchieri e gabbieri più o meno sperimentati ma affiatati come necessaria conseguenza dei comuni pericoli affrontati e da affrontare, che stavano a proravia dell'albero maestro in un alloggio comune, divisi in due guardie alternate di quattro in quattro ore (con una guardia di due ore, alternante), dette destrale e sinistrale. Una categoria a parte era formata dagli allievi, immancabili sui velieri specialmente inglesi, destinati a divenire capitani patentati ma impegnati, a bordo, nei turni e nei servizi dei marinai secondo una scuola molto dura di pratica.

Nei momenti di emergenza, che non erano rari, tutti erano chiamati alle manovre e salivano sulle alberature, altissime e oscillanti, anche i sottufficiali cuoco compreso e gli ufficiali. Molto apprezzato era allora il misurino di rhum distribuito alla gente al termine di una manovra impegnativa o eseguita sotto l'imperversare della burrasca, o altra avventura del genere. Qualche aiuto era subentrato negli ultimi anni grazie all'irrobustimento delle alberature e delle manovre fisse e correnti, ai cavi d'acciaio e catena, alla calderina ausiliaria a vapore ed alla manovra di orientamento dei pennoni per mezzo di particolari verricelli (la cui prima applicazione si doveva allo scozzese J.C.B. Jarvis ma non subito presa in considerazione da tutti gli armatori).

Subentravano miglioramenti anche in fatto di viveri con la carne in scatola (non molto migliore, però, della carne salata in barile), stoccafisso, pane fresco la domenica, fagioli e piselli secchi e simili. Un po' di carne fresca poteva essere procurato a volte grazie alla cattura di qualche focena o di qualche delfino e allora era una festa. Migliorava anche la situazione dell'acqua con l'introduzione di cisterne metalliche zincate, ma sempre razionata, per cui veniva continuata con cura la raccolta dell'acqua piovana.

Fatto curioso era che a bordo non esisteva denaro circolante, che la moneta quale sia stata non aveva corso. C'era però la possibilità di fare qualche acquisto utile, ad esempio vestiario, sapone, scatole di marmellata da una specie di cooperativa interna sotto la diretta sorveglianza del capitano, che poteva concedere qualche giustificato anticipo sulle spettanze maturate da ciascun uomo, ufficiale, sottufficiale o marinaio, che venivano liquidate alla fine di ciascun viaggio.

L'arruolamento degli equipaggi avveniva in linea di massima per viaggio o per campagna secondo regole ed usi nazionali, propri di ciascuna bandiera, per cui gli inglesi imbarcavano gente di ogni paese e di ogni lingua con la conseguenza che, a bordo, veniva a formarsi non di rado un singolare cosmopolitismo temporaneo; gli americani, dopo aver preparata la nave alla partenza, imbarcavano l'equipaggio di bassa forza, gente di ogni risma, all'ultimo momento; i francesi si avvalevano il più possibile di certi ruoli nazionali di qualifica; i tedeschi imbarcavano solo connazionali con l'obbligo di sbarcare a fine campagna soltanto nei porti tedeschi condannando le diserzioni; gli italiani preferivano i connazionali e gli stranieri imbarcati erano pochi.

(La Marineria velica - Aldo e Corrado Cherini)

Illustrazioni su facebook I Zona FIV

. Fig. 1: spaccato del brigantino a palo Endeavour, con il quale James Cook nel 1770 «scoprì» l'Australia.

. Fig. 2: spaccato del Victory, il vascello di I classe di Nelson, a tre ponti da 104 cannoni, costruito negli anni 1760 su progetto di Sir Thomas Slade. Entrata in servizio nel 1778, Lunghezza ponte cannoni: 56,7 m; Equipaggio: circa 850 uomini.

Per evitare che Primazona NEWS venga rifiutata o considerata come spam includi il nostro indirizzo di spedizione 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