

Sport/vela: **Primazona NEWS n. 30 di giovedì 16 aprile 2020**

Verso la Fase 2: come si riorganizza la Vela

Vela e regate in Liguria:

Coronavirus, in Liguria riaprono i cantieri nautici e gli stabilimenti balneari. E i diportisti?

Emergenza Covid-19: la solidarietà del Circolo Vela Erix

Vecchie vele: nave a palo EMANUELE ACCAME (1891)

Vecchie vele: che cosa mangiava l'equipaggio ai tempi di Nelson e Napoleone

E-sailing:

Mille per Una Vela: che successo per la prima tappa!

Concluso il I° Trofeo e-sailing "CoronaVela"

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)

.....

VERSO LA FASE 2: COME SI RIORGANIZZA LA VELA

Riunioni in teleconferenza del Presidente Francesco Ettore con Classi e organizzatori

Ipotesi di ricalendarizzazione

14 aprile - La Federvela continua a lavorare in smart working e affronta le diverse sfide poste dall'emergenza sanitaria in corso. Mentre si inizia a parlare di Fase 2, a cavallo della Pasqua il Presidente FIV Francesco Ettore ha voluto incontrare le associazioni di Classe e gli organizzatori delle principali regate, per fare il punto sulle ipotesi di date e modalità della riapertura dei Circoli Velici e quindi le prospettive di una revisione del calendario della Vela 2020.

Due diverse e molto affollate riunioni in videoconferenza hanno riguardato sia tutte le associazioni di Classe che gli organizzatori delle maggiori regate d'altura e offshore, per un totale di oltre 100 partecipanti: uno spaccato di alcune componenti più rappresentative dell'attività velica.

[Leggi tutto](#)

(FIV)

IN LIGURIA RIAPRONO I CANTIERI NAUTICI E GLI STABILIMENTI BALNEARI

E i diportisti?

14 aprile - La bella stagione sta arrivando e in Liguria gli stabilimenti balneari e i chioschi sulla spiaggia possono tornare a lavorare per accogliere i clienti. Anche i cantieri nautici e le darsene possono rimettersi all'opera, per riprendere i lavori sospesi a causa dell'emergenza Coronavirus e della quarantena forzata. Lo ha deciso il governatore della Liguria, Giovanni Toti, che nella serata di Pasquetta ha firmato un decreto che allenta la morsa dei divieti per alcune attività.

Oltre al giardinaggio, alla coltivazione di terreni e a piccoli lavori di edilizia, dal 14 aprile in Liguria via libera alla manutenzione straordinaria e all'allestimento delle attività balneari e di piccoli chioschi, alle attività dei cantieri nautici propedeutiche alla consegna delle imbarcazioni già allestite e ai controlli alle imbarcazioni da parte delle darsene

Tra le attività a cui si fa riferimento nel decreto, vengono ricompresi gli interventi solitamente eseguiti all'aperto, in presenza di poche unità di personale, precisamente artigiani o piccole aziende o addirittura direttamente dai concessionari e che, soprattutto, non richiedono particolari allestimenti per spazi comuni di cantiere (spogliatoi, servizi igienici, magazzini e mense) e pertanto di per sé escluse dalle attività "industriali".....

Via libera anche ai ripascimenti stagionali, alla sistemazione delle spiagge con mezzi meccanici e alle prestazioni di servizi di carattere artigianale rese da terzi per interventi di manutenzione a bordo di imbarcazioni da diporto all'ormeggio.....

Per i diportisti continua, invece, a restare in vigore il divieto di raggiungere la propria imbarcazione e uscire in barca. I piccoli lavori di manutenzione alle barche, come recita il decreto, devono essere "resi da terzi", ovvero da artigiani o aziende. Quindi non è consentito a chi è a casa in quarantena, magari per ingannare il tempo, andare in banchina per fare qualche lavoretto a bordo.

Leggi tutto

(Giuseppe Orrù – Liguria Nautica)

EMERGENZA COVID-19: LA SOLIDARIETÀ DEL CIRCOLO VELA ERIX

13 aprile - In questo momento di emergenza che sta mettendo a dura prova tutta la popolazione, anche il Circolo Vela Erix, polo sportivo d'eccellenza nel comune di Lerici, intende fare la sua parte. "Molti di noi si sono già attivati con versamenti agli ospedali, alla Protezione Civile o ad altre organizzazioni abbiamo pensato che un piccolo ulteriore sforzo è necessario per manifestare la nostra solidarietà e aiutare chi si trova in difficoltà nel territorio dove siamo radicati – spiega il presidente Carlo Stefanini – Per questo motivo stiamo lanciando una raccolta fondi per sovvenzionare le attività di supporto sociale che il Comune di Lerici sta organizzando".

Leggi tutto

(Liguria Sport)

VECCHIE VELE: nave a palo EMANUELE ACCAME (1891)

La nave a palo Emanuele Accame fu costruita nel 1890 dal cantiere Iron Lead & Co. (*) a Pertusola (La Spezia) per conto della Società di Navigazione Fratelli Accame fu E. di Pietra Ligure con sede in Genova. Stazzava 2.131 tonnellate. Portata 3.500 tonnellate.

Scafo in acciaio. Venne varata nell'agosto 1891.

Noleggiata per il trasporto del grano californiano al Nord Europa, salpava da Genova in zavorra passando il Capo Horn, caricando grano (*) a San Francisco e portandolo rapidamente a Queenstown (oggi Cobh, sud Irlanda).

Il secondo nolo fu da Barry (Galles, 9 miglia da Cardiff, UK) a Saigon con carbone (98 giorni di traversata) ed il ritorno da Rangoon a Queenstown con riso.

I viaggi degli anni seguenti furono sempre verso la California per il trasporto del grano.

Nel 1905 in arrivo ad Amburgo proveniente da Antofagasta (Cile) con arico di nitrati effettuò una campagna in Nord Atlantico: da Amburgo ad Halifax (Canada) in zavorra per ordini (29 giorni) e Halifax - Penarth (Galles, UK) con legnami in 27 giorni.

Alla fine del 1906 partenza da Liverpool con destinazione Adelaide (Australia) con carico di cemento e carbone (96 giorni) ed al ritorno con cereali da Adelaide a Falmouth (Cornovaglia, UK) in 93 giorni.

Quindi carica carbone per Antofagasta ritornando via Capo Horn con nitrati per Brema. Trasferita ad Amburgo carica merci varie per Portland (Oregon) e da qui sempre via Capo Horn trasporta grano per il Nord Europa.

Il 20 luglio 1908 è riportata in partenza da Astoria (Oregon) con carico di cereali per Falmouth.

Il 20 settembre passa Capo Horn attraversando un mare in tempesta pieno di iceberg. Impiegherà 24 giorni per arrivare in acque sicure e 124 giorni dopo la partenza giunge finalmente a Falmouth.

Nel luglio 1912 la Emanuele Accame fu venduta alla compagnia norvegese Skibs A/S Grimstad (Marcussen, Jørgensen & Co.), di Grimstad e fu ribattezzata Ferm.

Per questa compagnia continuò a coprire la linea dell'Australia.

Nel gennaio 1916 fu venduta alla compagnia svedese Risør Seilskibs Co. A/S (Alex. Prebensen) di Risør e ribattezzata con il nome di Elsa Olander.

Nel dicembre 1917 fu ceduta alla Rederi AB Mimosa (Harald Schüssler) di Stoccolma.

Nel 1920 fu ceduta alla Rederi AB Svenska Lloyd di Göteborg e ribattezzata Suecia. Dopo essere stata ricostruita come nave scuola, venne messa in disarmo.

Nel giugno 1922 fu venduta alla A. B. Portunas (Alex. Pedersen) di Göteborg e ribattezzata C. B. Pedersen.

Il 21 gennaio 1937 salpa da Port Germain carica di grano australiano. Attraversa felicemente il Capo Horn diretta a Falmouth. Giunta quasi alla meta, nella notte sul 25 aprile 1937 in Atlantico a SO delle Azzorre viene speronata dal piroscafo Chagres della Elders & Fyffes di Glasgow e naufraga alla Lat. 35°36' N, Long. 35°41' W. Al momento della collisione il capitano della Chagres morì per un attacco di cuore. La mattina del 25 il piroscafo Sagres raccoglie i naufraghi dalle lance di salvataggio.

Vd foto su facebook I Zona FIV

Foto 1: lungo la costa australiana (1895)

Foto 2: al lasco a vele spiegate (1900)

Foto 3 e 4: in bonaccia di vento (1905)

Foto 5: caricare grano a Montreal nel 1878 da un chiatta sul veliero "Lake Michigan" usando un nastro trasportatore azionato a vapore

(Archivio Agenzia Bozzo - Camogli)

(*) Questo cantiere nacque al Muggiano per volere di [Cavour](#) che, dopo avere affidato a [Domenico Chiodo](#) lo studio per la realizzazione dell'[arsenale della Spezia](#), aveva intuito l'opportunità di far sorgere nel [golfo della Spezia](#) uno stabilimento di costruzioni navali in grado di poter rispondere alle esigenze della [Regia Marina](#) e fare anche fronte a commesse per le marine estere, simile a quello che la [Marina francese](#) aveva costruito nel golfo di [Tolone](#). Erano state avviate trattative per la nascita di questo stabilimento con l'industriale di [New York William Webb](#), ma in seguito alla morte di quest'ultimo il progetto non si concretizzò. Venne ripreso solo nel [1883](#) dalla società "George Hanfrey & Co." che installò a [Muggiano](#) un cantiere per le riparazioni del naviglio adibito al trasporto di minerali per la fonderia "Pertusola", che impostò e varò sui suoi scali due piroscafi da carico e due rimorchiatori, con il primo piroscavo "Maratea" varato nel [1885](#). Nel [1887](#) il cantiere venne rilevato dalla "Continental Lead & Iron Company Ltd", che passò alla costruzione di velieri in acciaio, e, poi, nel [1897](#), dalla "Hofer, Manaira & C." . Tra le costruzioni notevoli di quel periodo, nel [1903](#) quella della nave a palo Italia (lung. m. 98,80), il più grande veliero mai costruito nei cantieri nazionali.

CHE COSA MANGIAVA L'EQUIPAGGIO AI TEMPI DI NELSON E NAPOLEONE

I due grandi si fronteggiarono nella battaglia navale di Trafalgar nel 1805, che vide il trionfo dell'Ammiraglio inglese che però morì a causa delle ferite riportate durante la battaglia.

L'università di Oxford ha condotto una analisi degli isotopi del collagene contenuto nelle ossa dei marinai, e questo ha permesso di ricostruire l'alimentazione dei suoi marinai che era per lo più composta da carne essiccata di maiale, merluzzo sotto sale, gallette, formaggio e, immancabile in un contesto anglosassone, la birra.

Si sa gli inglesi, fino ad oggi, non hanno mai brillato per la cucina quindi pasti semplici e sostanziosi per i marinai della Royal Navy. Diverse le cose dall'altra parte della Manica (o English Channel come lo chiamano gli inglesi). Con la flotta napoleonica assistiamo ad una svolta nel sistema delle provviste di bordo e nasce la logistica moderna.

Aiuta molto una scoperta eccezionale: nel 1809 il pasticciere Nicolas Appert scopre la conservazione ermetica dei cibi e nel 1810 pubblica "L'Art de conserver les substances animales et végétales" (primo ricettario sul moderno metodo per la conservazione dei cibi). La "Casa di Appert" diviene la prima fabbrica di lattine al mondo, cento anni prima che Pasteur dimostrasse che il calore era in grado di uccidere i batteri. Una piccola rivoluzione che permette, anche a bordo, di conservare meglio i cibi. Nel 1810 il contratto quadriennale di fornitura dei viveri alla marina francese, prevede razioni diverse a seconda dei lavori. Abbiamo quindi razioni giornaliere, di campagna, di mozzo, di truppa, di prigioniero di guerra, di guardaciarmerie, di forzato al lavoro, di forzato senza lavoro e di forzato invalido.

A bordo di quelle navi c'era un'eccessiva presenza di carboidrati (per lo più pan fresco, biscotti e riso), 8 onces di carne fresca cruda a testa e baccalà o stoccafisso. Ad accompagnare i pasti ben 232 cl di vino a testa (razione non data, però, ai mozzi).

A guardarle bene però le diete delle due ciurme, quella inglese e quella francese, non differivano poi così tanto...unica differenza era il tipo di alcool consumato, birra per gli uni, vino per i più 'sofisticati' francesi. Chissà se fu proprio questa differenza a decretare la vittoria di una ciurma sull'altra!

(Cultura Marinara)

MILLE PER UNA VELA: CHE SUCCESSO PER LA PRIMA TAPPA!

14 aprile - Si torna a regatare in tutta Italia anche se in un mare di pixel! Ieri si è conclusa la prima tappa del primo Trofeo interzonale di esailing "Mille per Una Vela" bandito da FIV. Server in fiamme per la sfida di 1700 concorrenti in tutta Italia, 113 in PrimaZona. Hanno gareggiato 87 su 113, una media di 14 regatanti per ognuna delle 6 batterie, una risposta incredibile dei velisti che diventano digitali e trovano un po'di mare sullo schermo in una Pasquetta del tutto inusuale.

Disputate le prime due prove delle 5 previste, in testa: Alcione (ALFA), ciruzz (BRAVO), Ita185911 (CHARLIE), Michelangelo Vecchio (DELTA), Giorda (ECHO) e CARCYNATOR (FOXTROT).

Chi è rimasto più in dietro non disper! Sabato 18 si disputeranno le ultime 3 prove delle Qualificazioni che daranno diritto ad uno scarto! "Cercate di avere il massimo dalla vostra connessione a internet e

sotto con l'allenamento digitale, solo i migliori passeranno alle fasi successive" fanno sapere i dirigenti FIV.

Tutte le classifiche sono disponibili su [SailRank](#)

Batteria **[ALFA](#)** – **[BRAVO](#)** – **[CHARLIE](#)** – **[DELTA](#)** – **[ECHO](#)** – **[FOXTROT](#)**

(Liguria Sport)

CONCLUSO IL I° TROFEO E-SAILING "CORONAVELA"

13 aprile - Record di partecipazione tanto da costringere il Comitato del Gioco ad alzare il numero delle iscrizioni e portarlo, dai cento previsti, ai centotrentatre, portando al limite tutte le 7 batterie in programma. Si sono corse in totale 35 regate per i sette match delle selezioni, sei regate per le semifinali, 3 regate per le finali e una per la Medal race.

Nota di orgoglio la presenza di nomi altisonanti ...

La classifica assoluta:

1° Matteo Ruppi del Circolo della Vela Mestre e 1° Under 17

2° Nicolò Bertola del Circolo OCT

3° Luca Coslovich della Società Nautica Pietas Julia e 1° Under 23

[Leggi tutto](#)

(CV Mestre)

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