

Sport/vela: **Primazona NEWS n. 37 di lunedì 11 maggio 2020**

Istruttori FIV conosciamoci meglio

Vela e regate in Liguria:

L'ultimo saluto della I Zona a Filippo Brancati

Anche la Liguria autorizza le uscite in barca

Dagli applausi ai gesti concreti: il mare in dono agli eroi COVID

Vecchie vele: goletta a cinque alberi PERSEVERANZA

Vecchie vele: velieri in cemento armato

Altura:

Aggiornamento ORC Speed Guide ora disponibile

... e oltre:

Match Race Show, l'ultima sfida fra manager e velisti su innovazione e cambiamento

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)

.....

ISTRUTTORI FIV, CONOSCIAMOCI MEGLIO

Il mondo degli Istruttori di Vela si muove

9 maggio - Un gruppo di Istruttori FIV lancia un questionario su un sito web dedicato. Obiettivo: conoscersi per crescere. Il lungo lockdown e l'incertezza sulla stagione acquiscono i problemi di una categoria che resta decisiva. Anche in vista delle scuole vela della prossima estate

Le ricerche di mercato, le analisi statistiche (quante ne stiamo conoscendo in questo periodo di pandemia...) applicate allo sport hanno dimostrato di poter essere d'aiuto, a costo di saperle interpretare. Nella vela se ne sono viste poche, anche se culturalmente si sta facendo strada il ricorso a studi approfonditi per migliorare la gestione di uomini e programmi.

Quello che raccontiamo qui è un piccolo grande esempio e viene da una categoria importante e non abbastanza tutelata come gli istruttori di vela. La FIV è l'ente italiano storicamente più presente organizzato sul tema, formazione ed elenchi dei vari livelli, secondo schemi CONI, sono l'architettura del sistema. E persino il Codice della Nautica da diporto, che prevede la figura professionale dell'Istruttore di Vela, si rimette alla Federvela per la gestione del relativo albo.

Leggi tutto

(Saily)

L'ULTIMO SALUTO DELLA I ZONA A FILIPPO BRANCATI

8 maggio - Carissimi amici della grande famiglia della vela ieri abbiamo perso Filippo Brancati.

Filippo era una persona speciale. Quando lo incontravi, veniva naturale scambiarsi un sorriso e prepararsi ad una bella giornata da passare insieme, in mare e a terra perché con lui solo così poteva andare.

Ciao amico caro, ci mancherai sempre.

ANCHE LA LIGURIA AUTORIZZA LE USCITE IN BARCA

10 maggio - Anche la Liguria segue l'esempio di ieri della Campania e delle altre regioni che hanno autorizzato le uscite in barca. Nell'ordinanza emessa oggi 10 maggio, il Governatore della Regione

Liguria Giovanni Toti ha autorizzato espressamente le uscite in deriva singola e le uscite in barca da soli o con coresidenti.

Ricordiamo sempre che occorre verificare la possibilità di raggiungere la propria deriva, visto che i circoli veloci sono chiusi fino al 18 maggio, ed eventuali ordinanze delle Autorità Marittime.

Ammesso anche lo spostamento all'interno della Regione per praticare tali attività, con l'obbligo di rientro in serata al proprio domicilio.

L'Ordinanza, **visibile qui**, ha validità fino al 17 maggio, quando entrerà in vigore il nuovo DPCM del Governo che aprirà, tra l'altro, anche i circoli sportivi.

Ovviamente restano obbligatorie e indispensabili le misure di distanziamento sociale e i dispositivi di protezione individuale.

(Michele Tognozzi - Farevela)

DAGLI APPLAUSI AI GESTI CONCRETI: IL MARE IN DONO AGLI EROI COVID

9 maggio - "...e sarà buon vento !" è il nome dell'iniziativa nata in Liguria e allargatasi a macchia d'olio in tutta Italia dall'idea di Pietro Romeo di Marina degli Aregai, condivisa con tre amici appassionati di nautica, Mario Salvai, Davide Negro e Ugo Musso, per ringraziare il personale sanitario di Terapia Intensiva e Sub Intensiva per lo sforzo profuso nell'affrontare l'emergenza sanitaria correlata alla diffusione del COVID-19.

L'iniziativa che punta a offrire al personale sanitario degli ospedali Covid una esperienza di navigazione quali graditi ospiti su una barca a vela o a motore, messe a disposizione da molti diportisti con generosità e riconoscenza.

Dalla Liguria si è estesa in tutta Italia e cresce ancora. I primi contatti e riferimenti

[Leggi tutto](#)

(Saily)

VECCHIE VELE: goletta a cinque alberi PERSEVERANZA

Lo schooner o goletta a cinque alberi Perseveranza venne varato a Lavagna nel 1921 dai cantieri della società NICA - Navi Italiane in Cemento Armato. Questa compagnia, fondata lo stesso anno, ebbe sede in Roma, direzione a Genova e cantiere a Lavagna.

Venne costituita dagli ingegneri Luigi Gallingani e C. Preve i quali ebbero l'idea di abbassare il costo di costruzione dei bastimenti utilizzando il cemento per realizzare lo scafo, materiale molto più economico del legno o dell'acciaio normalmente usati.

Scafo in cemento armato, il Perseveranza stazzava 2.452 tonnellate. Portata 2.500 tonnellate.

Volume per il carico di 4.400 metri cubi divisi in 3 stive.

Montava una motrice a 4 tempi di 320 cavalli / asse che consentiva una velocità di 7 nodi.

L'armamento velico consisteva in 5 alberi con velatura marconi.

Dimensioni: lunghezza m. 75.80, larghezza m. 13.80, puntale m. 7.90.

Non serviva trattamento antiruggine e le riparazioni erano molto più facili.

La novità suscitò ovviamente molto scalpore: si diceva che invece dei sestanti era meglio imbarcare cazzuole ed un capomastro al posto del primo ufficiale.

Vennero costruiti dalla N.I.C.A. alcuni altri bastimenti in cemento, ma l'esperimento non ebbe seguito a causa delle sfortunate vicende accadute a questi bastimenti e presto la società chiuse i battenti.

Il Perseveranza venne impiegato per il trasporto di carbone.

Fu il bastimento in cemento che durò più a lungo.

Nel 1935 la N.I.C.A. cedette il bastimento alla società di Quintino Viglienzoni di Genova, operante nell'importazione di cereali.

Dal 1936 la N.I.C.A. non risultava più nel Registro del RINA e non vi è documentazione ufficiale sulla sua fine del Perseveranza: tuttavia alcuni testimoni riferiscono che, trovandosi all'ancora a Tobruk nel gennaio del 1941 a scaricare carbone, venne colpita in coperta da aerei inglesi. Il carico si incendiò bruciando per diversi giorni sinché il calore interno non spaccò lo scafo che affondò.

Foto su facebook I Zona FIV.

Foto 1: il cantiere del Perseveranza

Foto 2: Perseveranza nel 1921 a Lavagna subito dopo il varo dai cantieri della società NICA - Navi Italiane in Cemento Armato viene rimorchiata per l'allestimento.

(Archivio Agenzia Bozzo - Camogli)

VECCHIE VELE: VELIERI IN CEMENTO ARMATO

Ingenium è la parola latina da cui deriva il termine "Ingegneria". Con il termine "Ingegnere" si intendono quindi persone intelligenti, pratiche, ma soprattutto capaci di risolvere problemi.

Tali problemi sono quindi fonte d'ispirazione per l'ingegnere, che spesso oltrepassa la comune concezione di ciò che ci circonda quotidianamente, per creare dal nulla qualcosa mai visto prima. Ed è con questo ideale che venne scritta una nuova pagina delle [costruzioni navali](#), verso la seconda metà del 1800. Il celebre caso della "Ferro-Cement Boat", idea nata nel 1848 da Joseph-Louis Lambot, l'inventore del cemento armato, che per primo esibì in Francia la sua canoa completamente costruita in cemento.

Intuitivamente, chi penserebbe all'utilizzo del cemento armato per produrre navi?

Il cemento, costituente principale dell'imbarcazione, offre alcune caratteristiche che lo avvantaggiano rispetto al classico acciaio per costruzione navale.

Venne fin da subito elogiato poiché garantiva tempi di costruzione relativamente bassi e perché possedeva una elevata economicità sia del processo, sia della materia prima.

La sua facile reperibilità soprattutto nei periodi di crisi, quali la prima e la seconda guerra mondiale, lo resero un'ottima soluzione alla necessità di destinare il poco acciaio disponibile per utilizzi di ambito militare.

Di contro le "Concrete ships" o anche dette "Ferro-boats", presentarono una grave fragilità dello scafo e a causa dell'elevato spessore di quest'ultimo, un eccessivo peso che obbligava i costruttori all'uso di motori più potenti.

Il primo, fu il sintomo principale a causare l'abbandono del metodo, poiché in caso di collisione accidentale o soprattutto attacco militare, lo scafo non poteva garantire la sicurezza necessaria, richiesta per il trasporto di materiali preziosi o persone.

Venne inoltre rilevato un tempo di affondamento molto più breve rispetto alle costruzioni classiche.

La produzione però non si arrestò precocemente. Pur avendo le sopracitate problematiche, si costruirono un grande numero di navi, piccole imbarcazioni e piattaforme; aumentando sempre più le dimensioni, sino ad arrivare alla famosa petroliera SS Selma (1919), avente una lunghezza di ben 130 metri!

Nel 1916 uno dei maggiori siti di costruzione di navi in cemento fu a Muggia, il cantiere "Urania", il quale per sopperire alla mancanza di legno ed acciaio per la costruzione delle imbarcazioni, trovò nel cemento un materiale più facilmente reperibile, ed inoltre, che permetteva una costruzione estremamente più rapida.

Ma la piena attività del cantiere Urania arrivò nel primo dopoguerra, circa nel 1920, con la costruzione di navi a vela e vapore, cisterne galleggianti, bacini e chiatte.

Il cantiere presentava nel 1921, un attivo di 5000 t di naviglio, con l'arrivo alla costruzione di navi del peso di 950 tonnellate.

L'Ing. Marino Caliterna, direttore del cantiere, diede vita ad importanti brevetti nel campo dell'[ingegneria navale](#), creando importanti imbarcazioni quali le motonavi "Nora" e "Manon".

(MarineCuE)

Foto su facebook I Zona FIV: Il brigantino-goletta Doride varato a Lavagna nel 1920 dai cantieri della società NICA - Navi Italiane in Cemento Armato.

(Archivio Agenzia Bozzo - Camogli)

AGGIORNAMENTO ORC SPEED GUIDE ORA DISPONIBILE

8 maggio - I nuovi calcoli e le nuove grafiche per tutti i tipi di vele sono solo alcune delle novità di quest'ultimo aggiornamento che aiuterà i regatanti a sviluppare e raggiungere le velocità target delle proprie imbarcazioni

Una versione riveduta e aggiornata dell'ORC Speed Guide è ora disponibile online sul portale ORC nella sezione Sailor Services. La Speed Guide, calcolata dal software VPP (Velocity Prediction Program) dell'ORC, rappresenta un completo resoconto delle prestazioni di un'imbarcazione in forma grafica e digitale per le diverse andature con velocità tra i 6 e i 20 nodi di vento.

Leggi e vedi tutto

(Notizie dall'ORC)

MATCH RACE SHOW

L'ultima sfida fra manager e velisti su innovazione e cambiamento

8 maggio - Si svolgerà lunedì 11 maggio alle 18 l'ultimo "Match Race Show", una sfida one to one che vedrà Michele Cutillo, Country manager Italia e Francia di NTT Data Services, a confronto con il velista olimpico e psicologo dello sport Roberto Ferrarese sul tema innovazione e cambiamento.

Cosa accomuna le esperienze di un manager e di un velista nello svolgimento delle loro attività? E' questa la domanda sulla quale l'agenzia romana Monina Corporate Sailing, con il supporto di Genuina Hub e Comunicazione Italiana, intende dare risposta durante questi match virtuali di 45 minuti su temi

comuni con l'intento di contribuire alla definizione di nuove mete e le rotte per raggiungerle con una sessione finale durante la quale i due protagonisti rispondono alle domande dei partecipanti. Il match race show affronta, infatti, tematiche che in questo contesto sono comuni in molte realtà aziendali così come durante le regate e che sicuramente vedranno un cambiamento di approccio. L'obiettivo sarà capire quanto e come innovare per essere competitivi, come mettere in pratica i vantaggi della digitalizzazione e quanto siamo resistenti al cambiamento. Sarà pertanto un incontro che permetterà di dare una risposta alla domanda "oggi ci sentiamo in bonaccia o in tempesta?". Il tema di lunedì è "Innovazione e cambiamento: una combinazione vincente, soprattutto quando si mettendo in pratica i vantaggi della digitalizzazione. Il contesto competitivo richiede alle aziende di innovare e cambiare sempre con maggiore rapidità. Nuove modalità di comunicazione, collaborazione e interazione sono necessarie affinché il cambiamento sia efficace e affinché lo sia, coinvolge diverse dimensioni: cultura, tecnologia, processi, organizzazione".

Leggi tutto

(Monina Corporate Sailing)

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