

Sport/vela: **Primazona NEWS n. 93 di lunedì 23 novembre 2020**

Modulo di accesso per richiedere il nuovo contributo forfettario governativo

Vela e regate in Liguria:

Annullamento Memorial Lupi 28-29 novembre 2020

Matteo Capurro e la nuova sfida da dirigente YCI (video)

Evelina Christillin a capo del Comitato "Genova The Grand Finale"

Da amazzone dei mari a balia per i ragazzi: le mille vite di "Cajega"

Monotipi:

La mancanza di vento ferma la quinta e ultima Regata Nazionale J24 ad Alghero

Altura:

Il Vendée e Soldini (Video)

... e oltre:

La marineria velica di lungo corso, un'epopea dimenticata

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)

.....

MODULO DI ACCESSO PER RICHIEDERE IL NUOVO CONTRIBUTO FORFETTARIO

19 novembre - Dopo la pubblicazione dei criteri di accesso per richiedere il nuovo contributo forfettario governativo per le ASD, qui di seguito si pubblica il modulo da compilare e inviare alla Zona di riferimento.

[Vedi tutto](#)

(FIV)

OPTIMIST, ANNULLAMENTO MEMORIAL LUPI 28-29 NOVEMBRE 2020

21 novembre - Con la presente si comunica l'annullamento della regata all'oggetto, ultima prova del Campionato zonale della classe Optimist, in quanto la Capitaneria di Savona non ha rilasciato Autorizzazione.

Rimane al momento confermata la prova di dicembre della 44Cup Autumn (ORC, IRC, Gran Crociera).

(Varazze CN)

MATTEO CAPURRO E LA NUOVA SFIDA DA DIRIGENTE YCI

18 novembre - Matteo Capurro, azzurro della classe 470, parla del suo impegno al servizio dei soci dello YCI come membro del direttivo presieduto da Gerolamo Bianchi.

Video

(Liguria Sport)

EVELINA CHRISTILLIN A CAPO DEL COMITATO "GENOVA THE GRAND FINALE"

19 novembre - Evelina Christillin, già Presidente dell'Enit e Presidente del Comitato Promotore e Vicepresidente del Comitato Organizzatore dei Giochi Olimpici invernali di Torino 2006, attuale Presidente della Fondazione Museo Egizio di Torino e membro aggiunto del Consiglio della FIFA, sarà la chairman dello Steering Committee di Genova The Grand Finale, tappa

conclusiva del giro del mondo a vela The Ocean Race 2022-23.

Manager sportivo e culturale di valore internazionale, con esperienza in grandi eventi e politiche di sviluppo locale ad essi collegati, ha origini genovesi e una storia di forti collegamenti con la città della Lanterna.

[Vedi e leggi tutto](#)

(Liguria Sport)

DA AMAZZONE DEI MARI A BALIA PER I RAGAZZI

**Le mille vite di "Cajega", storica imbarcazione dalle linee sinuose ed eleganti
Ancora oggi una reputazione di tutto rispetto nel mondo delle regate**

19 novembre - Trasformare un'idea o una passione in un'attività è probabilmente ciò a cui tutti noi tendiamo, lo scopo che rende una vita un susseguirsi di emozioni e che rende intenso ogni giorno che viviamo. Ci è riuscito Giancarlo Barberis, fondatore e proprietario dell'omonimo cantiere navale spezzino, che seppe coniugare la sua grande passione per il mare con lo spirito imprenditoriale tipico degli anni Settanta, riuscendo ad esportare l'eccellenza italiana in tutto il mondo grazie alle sue leggendarie imbarcazioni.

Il destino, però, ha fermato la corsa di questo glorioso cantiere. Una notte del luglio 1987, durante un terribile temporale, un fulmine si abbattè su uno dei capannoni, distruggendo il lavoro e le speranze di anni. Anche gli stampi, così preziosi, purtroppo non si salvarono.

Nessuno aiutò i Barberis a risollevarsi e il governo italiano deliberò gli aiuti in ritardo, quando i cantieri ormai non esistevano più.

Nonostante lo sfortunato epilogo di questa avventura imprenditoriale, per quasi vent'anni i cantieri Barberis hanno gettato le basi dell'arte navale italiana, soprattutto nel campo della vela, ideando e costruendo imbarcazioni avanti nel tempo che hanno fatto la storia della nautica ligure, come lo "Schiachetrà", il piccolo cabinato in vetroresina che deve il suo nome al famoso vino passito delle Cinqueterre, punto di riferimento nel mondo della vela per moltissimo tempo.

[Leggi e vedi tutto](#)

(Luca Serlenga - Liguria Nautica)

LA MANCANZA DI VENTO FERMA LA 5a E ULTIMA NAZIONALE J24 AD ALGHERO

Si chiude con un nulla di fatto l'appuntamento previsto o scorso fine settimana

9 novembre - A causa dell'assenza del vento, l'ultima Regata Nazionale J24 in programma nelle acque del Golfo di Alghero lo scorso fine settimana si è risolta con un nulla di fatto.

"Non è bastata la puntuale organizzazione della sezione locale della Lega Navale, non è bastato il Comitato di Regata presieduto da Marco Clivio (con Elisabetta Lai, Claudio Razzuoli e Fabrizio Monaldi), non è bastato il supporto di Consorzio Porto di Alghero, Assistenza Nautica Paddeu e First Bunker Centro Alghemar. A farla da padrone, infatti, sono state le condizioni meteo che, causa assenza di vento, non hanno permesso lo svolgimento neanche di una prova.- ha spiegato il Capo Flotta J24 della Sardegna, Marco Frulio, timoniere di Ita 443 Aria Fondazione di Sardegna e consigliere federale della III Zona FIV -E' stato un vero peccato perché, a seguito delle recenti restrizioni all'attività sportiva scaturite dall'ultimo DPCM anti covid, questa, oltre ad essere la quinta e ultima Regata Nazionale J24, sarebbe stata anche l'ultima regata della stagione velica Sarda e avrebbe permesso di assegnare i titoli di campioni della III Zona Fiv in quanto manche conclusiva della terza tappa del Circuito Zonale della Flotta sarda J24.

Tanta è stata l'attenzione nel seguire l'evento da parte di tutti i velisti Sardi e tanto è stato l'impegno (e la pazienza nell'aspettare il vento) da parte di tutti i soggetti coinvolti.

Ma i velisti sanno che le regate sono fatte anche di attesa e a volte di delusione.

Non rimane che la tristezza per il trascorso anno dello sport velico in Sardegna che si è chiuso in modo analogo di come si è svolto tutto il 2020: con i velisti che vorrebbero regatare senza però poterci riuscire.

Appuntamento al prossimo anno sperando che sia meglio di quello passato."

(Ufficio stampa Associazione Italiana Classe J24 Paola Zanoni)

IL VENDÉE E SOLDINI

Il grande navigatore parla dell'evoluzione tecnologica che non si fermerà, dei foil che saranno il futuro della vela (e del motore...), di Le Cam che gli regala gioie da 60enne, di Thomson e degli inseguitori (tanti), di Pedote (al quale regala una ricetta...). E del perchè lui, il Vendée, non l'ha fatto (ancora)

Video

(Saily)

LA MARINERIA VELICA DI LUNGO CORSO, UN'EPOPEA DIMENTICATA

Oggi nessun marinaio, dopo il suo turno di guardia trascorso in massacrante lavoro, si butta a dormire tanto stanco da non togliersi i vestiti bagnati fradici per venir magari, poco dopo, richiamato in coperta per improvvise emergenze perdendo preziose ore di sonno; nessun marinaio, dopo pochi giorni di navigazione in alto mare, mangia solo carne salata e galletta infestata dai parassiti con il rischio dello scorbuto; nessuno beve acqua rigorosamente razionata e per di più andata a male; nessuno viene a trovarsi in posizione di rischiare la vita in alto su alberi oscillanti, pennoni scivolosi e vele gonfie di tempesta manovrandole proprio per salvarsi la vita; nessuno si presta ai faticosi lavori di carico e scarico propri delle compagnie portuali o agli impegnativi lavori di raddobbo da cantiere richiesti all'equipaggio per risparmiare le relative spese; nessuno passa mesi e mesi lontano da terra con intorno soltanto sconfinite distese di cielo e di mare troppo spesso imbronciate quando non burrascose; nessuno è pagato tanto poco per fare una vita tanto irta di pericoli, stenti e sacrifici. Non al giorno d'oggi.

Eppure qualcuno c'è stato in un passato non tanto lontano, anzi più d'uno. Erano i marinai di una volta, quelli dei velieri di lungo corso, del Capo Horn, una razza marina che si stenta a credere sia esistita ed abbia potuto resistere a situazioni del genere. Non per niente un antico detto recitava che gli uomini si dividevano in tre categorie: i vivi, i morti e coloro che andavano per mare. Una razza scontrosa e fedele, vigorosa e fiera — ha detto Joseph Conrad — capace di ogni rinuncia e dedizione, con i suoi riti, i suoi usi, il suo coraggio. Uomini che il mare lo conoscevano per davvero perché vivevano ed operavano a contatto diretto con esso, con i suoi capricci, con le sue apparenti blandizie, con le sue violenze, con le brezze o con le bufere lungo gli inevitabili "Quaranta ruggenti" e i "Cinquanta urlanti" delle latitudini oceaniche australi che alzavano ondate montagnose e dirompendi che salivano in coperta sotto cieli percorsi da minacciose nubi plumbee sciogliendosi in pioggia battente, grandine martellante e nevischio. Oppure nelle calme equatoriali piatte e senza un filo di vento, parimenti disperanti. Il tutto senza alcun presidio sanitario, senza possibilità di cure in caso di malattia, che in certe zone poteva essere il beri-beri o la febbre gialla (ma anche l'influenza "spagnola" del 1918), dovendo inoltre fare i conti con i topi, gli scarafaggi, le cimici e perfino con le zanzare. Ineluttabili i fattori tecnici e umani con un complesso di attività fortemente condizionate dall'ambiente e senza un momento di requie. Grande la fatica fisica, grande la sofferenza, grandi i pericoli. Navigazione condotta in alto mare con rara abilità sulla sola base di calcoli astronomici o stimati, senza possibilità di verifiche offerte dai punti salienti di terra, col solo aiuto del sestante, del prezioso cronometro, di una bussola di dubbia compensazione, del barometro e nulla più. Un'arte sorretta da esperienze incredibili, da intuizioni e da colpi di fortuna.

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'arrivo in porto dava luogo usualmente alla diserzione di molti marinai, o desiderosi ingenuamente di migliorare la loro

condizione, o allettati con generose bevute da sensali senza scrupoli che facevano i loro affari procurando uomini alle navi in partenza bisognose di uomini, quali che siano stati.
(dal sito web di Aldo & Corrado Cherini)

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