



Anno 7 - Numero 1/2- Febbraio-Marzo 2004
periodico della sezione di Torino della LNI
Corso Unione Sovietica 316 -
10135 Torino -Tel 011.6197643 -
Sped. A.P.Art. 2 Comma 20/c legge 662/96 Trib.
Torino n° 5022 del 16/4/97
Direttore editoriale Elio Cappa -Direttore respon-
sabile Franco Garnero. Tipografia Satiz s.r.l. via
Marenco 32
Torino Chiuso in Tipografia il 8-02-2004

Il Mare a Torino

NOTIZIARIO DELLA SEZIONE DI TORINO

**Giovedì 26 febbraio è convocata
l'assemblea Ordinaria dei Soci
per approvare il bilancio consuntivo
dell'anno 2003 ed elezioni suppletive**

**In Crociera su grandi navi con la
Lega Navale a maggio e ottobre.**

**VIVERONE Domenica 28 marzo
Regata di apertura
Memorial Militano**

**Dal 3 febbraio è iniziato un nuovo corso:
Dalla navigazione astronomica a quella digitale**
Giuseppe Menga
professore di Controlli Automatici del Politecnico di Torino
Alberto Cina
professore di Topografia e Cartografia del Politecnico di Torino

I soci si organizzano
**Brillante partecipazione di soci della
nostra Sezione al Campionato invernale
del Tigullio e al West Liguria su barche
da regata noleggate.**

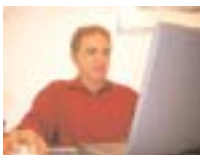
www.Initorino.it

Copertina realizzata da Elio Cappa



Le solite 4 chiacchiere

Cari soci innanzi tutto anche se in ritardo vogliate gradire gli auguri di Buon 2004.



Iniziamo questo Nuovo Anno con un piano di iniziative molto ricco. Accanto ai tradizionali corsi per patenti nautiche se ne affiancano altri per acquisire le abilità di navigazione facendo uso delle stelle come gli antichi navigatori, con l'uso delle effemeridi nautiche e con le nuove tecnologie digitali come computer e GPS. Sono previste, a cura dei nostri istruttori, alcune serate di ripasso del carteggio nautico per neo patentati e per chi vuole riprendere argomenti trascurati negli ultimi anni. Per la primavera e l'autunno abbiamo organizzato crociere su grandi navi.

Per la sede nautica di Viverone siamo nell'attesa della definitiva autorizzazione da parte del Comune di Viverone e dei Beni Ambientali

per poter finalmente recintare il prato della sede nautica, potremo finalmente avere una sede discretamente protetta dalle facili intrusioni di estranei che utilizzano le barche apparentemente abbandonate (e non), per rifornirsi di ferramenta nautica a titolo gratuito e non autorizzato.

Un'interessante considerazione va fatta sulle attività svolte dei soci negli ultimi mesi, alcuni gruppi si sono organizzati ed hanno noleggiato delle barche da regata con le quali hanno partecipato ai campionati invernali del Tigullio e del West Liguria.

Nel primo caso, sette soci costi-

tuendosi in equipaggio, hanno partecipato al campionato invernale del Tigullio su una barca da regata noleggiata per l'occasione.

Nel secondo, dieci soci noleggiando un Beneteau 25 da Veladoc (di Nini Sanna e Ida Schiavi), a Sanremo, organizzati in due equipaggi di cinque elementi, oltre al West Liguria, hanno partecipato al Trofeo Patti Gandini che si è svolto il 3, 4, e 5 gennaio 2004.

Un altro gruppo, ha organizzato il capodanno in barca (terzo anno consecutivo), dal 31 dicembre al 4

gennaio, noleggiando un paio di barche a Marina degli Aregai.

Navigando verso la Costa Azzurra, hanno trovato sole, mare calmo e vento leggero che ha permesso di fare delle ottime velegiate.

Queste attività svolte dai soci, testimoniano la crescita nell'acquisizione di conoscenze e capacità che porta a diventare degli ottimi navigatori, dando così, continuità e congruenza dei percorsi formativi della Lega Navale, che va dai corsi per la Patente Nautica, Corsi Derive, Meteorologia, Navigazione Astronomica, ecc. Questi gruppi hanno coinvolto, non solo piccoli nuclei di amici, ma anche soci che hanno letto gli annunci esposti in bacheca o sul sito, oppure frequentando il giovedì sera e aggregandosi nell'organizzazione dei gruppi.

Come annunciato nell'assemblea dei soci di fine ottobre, abbiamo attivato nella sede di Torino, una postazione internet,

a completa disposizione dei soci, che la possono utilizzare liberamente. Si potranno inserire i risultati delle proprie regate nella Banca Dati Regate, attiva sul nostro sito. Per chi non ha dimestichezza con internet, troverà sempre qualche socio che aiuterà nell'inserimento dei dati. Rammento che con i dati di quest'anno si potranno ottenere degli sconti sulle future iscrizioni, ed altre agevolazioni in via di definizione.

Elio Cappa

Notizie dal Consiglio

L'attività del Consiglio Direttivo della nostra Sezione è costantemente caratterizzato dai problemi di disponibilità di tempo per gli impegni personali e familiari dei Consiglieri. Infatti nel periodo prenatale ci sono state altre due defezioni: Milli Aguzzoli e Donatella Silva hanno rassegnato le dimissioni dal Consiglio direttivo della LNI.

Pertanto, necessita reintegrare i due consiglieri, attingendo alla lista dei candidati non eletti delle ultime elezioni. Ma ormai questa lista è esaurita e pertanto si dovrà procedere ad una sessione suppletiva per eleggere i candidati alla sostituzione dei dimissionari.

L'elezione avverrà durante l'Assemblea Ordinaria dei soci preannunciata per il 26 febbraio 2004 in occasione della presentazione del Conto Consuntivo 2003.

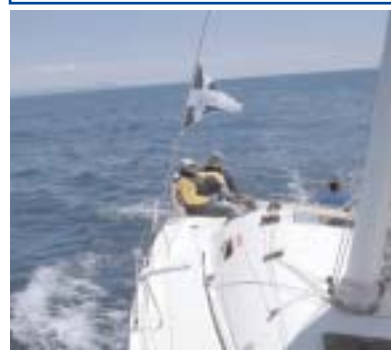
In ultima pagina trovate i dettagli della convocazione.

Crociere su grandi navi

CORSI SCUOLE

Patenti

2





GRUPPI - ATTIVITA' ESPERIENZE DEI SOCI

Un'esperienza da raccomandare.

Il mondo delle regate d'altura è sicuramente uno dei più affascinanti per un appassionato velista, non che andare a passeggio per mare sia disprezzabile, ma, soprattutto d'inverno, è mia ferma opinione (e non solo mia) che regatare sia uno tra i modi più stimolanti, coinvolgenti, soddisfacenti ed adrenalinici per vivere il mare.

Le regate invernali in genere sono costiere, durano qualche ora e dato che la stagione è caratterizzata quasi sempre da un discreto vento, sono impegnative quanto basta per dare un senso non solo al week-end del velista metropolitano, schiera alla quale io e molti dei miei compagni di avventura apparteniamo, ma anche ai professionisti del settore.

In sintesi: breve ma intenso.

I professionisti, è la parola stessa che lo dice, appartengono ad un universo parallelo.

Pur partecipando alle stesse regate (ovviamente stiamo parlando di tornei locali come il West Liguria, Il Tigullio, Rolex Cup, Settimana di Alassio e similari, non certo di Mondiali di Farr 40 o Admiral Cup) la differenza tra mezzi e prestazioni degli equipaggi professionisti e gli altri è assolutamente decisiva;

loro, oltre ad essere allenati fisicamente ed affiatati, se la giocano senza mezzi termini prendendosi anche dei

rischi pur di fare risultato e i dilettanti, con le loro barchette vecchie e rabberciate alla meglio, o magari anche nuove, ma doverosi compromessi tra barca "cattiva da regata" e "camper marino per le vacanze" (sennò mia moglie chi la convince a venire in ferie in barca?!), si accontentano delle posizioni di oltre metà classifica, e alla premiazione "guardano da dietro ai vetri".

Ci divertiamo lo stesso, la sfida e lo sfottò con gli avversari di "par condicio", col vicino di posto barca, col socio di circolo, con sé stessi e la propria condizione di velista della Domenica è comunque appassionante.

Certamente, però, si avverte sempre di più il gap economico-tecnologico che separa i mostri sacri, con i loro sponsor miliardari, con le loro barche tutti gli

anni sostituite con l'ultimo grido del settore e soprattutto col miglior rapporto di rating-prestazioni sviluppato dai progettisti, e l'armatorino o il noleggiatore che devono inevitabilmente e drammaticamente fare i conti con un budget risicato e quindi stare attenti a non strappare le vele se c'è troppo vento, che le attrezzature reggano, non cercarsi grane in partenza dove i professionisti attaccano col coltello tra i denti.

I primi vanno via con due o tre coppe sotto braccio e gli altri, penalizzati da

gono usati dei monotipi tutti uguali, condotti da equipaggi che rappresentano varie città) che alla fine del Giro sono state affidate, per diverse edizioni di seguito, alla competenza e disponibilità di alcuni soci della nostra Sezione per essere trasferite, appunto, in porticcioli adatti a ospitarle e fare manutenzione nei periodi in cui non sono impegnate.

I trasferimenti si sono trasformati, inutile dirlo, in regate appassionate e combattutissime tra le varie barche (di solito non meno di 4 o 5), match race e sfide

varie, con il grande gusto di sfidarsi ad armi pari, con barche uguali, in tempo reale, senza dover tener conto di arzigogolati conteggi sulle stazze, i rating e gli handicap che rendono macchinoso e spesso incomprensibile capire chi vince nelle regate miste di flotta.

Un'altra considerazione è stata fatta sul tipo di barca, o meglio sul principio che ha informato quel progetto: a parte le qualità estremamente performanti, la

versatilità di quelle barche sta nelle poche manovre e dalla quantità limitata di equipaggio necessario (5 o 6 persone).

Ovviamente quella situazione, cioè tante barche monotipo di quella caratteristiche, non è facile da ritrovare nelle regate di circolo che durante l'anno si possono frequentare; qualcosa di simile si può vedere nel campionato MUMM 30, ma parliamo di barche molto costose da possedere (tra l'altro le loro caratteristiche squisitamente da regata le rendono inaccessibili da chiunque debba fare i conti anche con l'uso vacanziero) e praticamente non noleggiabili.

Un'ultima valutazione è stata fatta sull'atteggiamento che hanno generalmente gli armatori-tipo nei confronti dei membri dell'equipaggio.

L'analisi è un po' frettolosa ma, cercando di non essere troppo polemico e pregando chiunque legga queste righe di non riconoscere un caso personale, la situazione che quasi tutti hanno verificato, è sintetizzata come segue.

Ci sono diversi tipi di armatori:

-Quelli che hanno un sacco di soldi, vogliono fare risultato e ingaggiano dei professionisti (e questi possono riguar-



regolamenti che premiano solo chi è in grado di stare al passo con lo sviluppo e ha i mezzi per farlo, al massimo possono applaudire, durante le premiazioni, e le uniche coppe che maneggiano sono quelle che contengono lo spumantino della bicchierata finale.

Tutto questo prolisso e delirante preambolo non intende assolutamente scoraggiare chi si affaccia al rutilante mondo delle regate per divertirsi senza per forza intraprendere la gloriosa ma faticosa strada del professionismo, ma anzi vuole semmai aggiungere un barlume di motivazione in più, introducendo il resoconto di un'esperienza alternativa, alla suddetta rassegnata mediocrità, che un gruppo di soci della LNI di Torino sta portando avanti con entusiasmo, soddisfazione e, perché no, ottenendo qualche risultato.

La vicenda prende avvio da una serie di discussioni e di considerazioni (spesso navigando per diporto non si sa cosa fare ed è allora che nascono le idee più pericolose!) che questo gruppo di soci-amici ha fatto partendo dall'esperienza del trasferimento delle barche del Giro d'Italia a Vela, la nota manifestazione velica annuale di Cino Ricci (in cui ven-



dare solo pochi di noi)

-Quelli che non hanno un sacco di soldi ma hanno la barca, che di solito non è nuovissima, non si possono permettere, o non gli interessa, avere dei professionisti a bordo ma vogliono lo stesso fare risultato (!)

-Quelli che hanno la barca performante e si fanno pagare dall'equipaggio perché gli insegnano come si fa a fare risultato (e se sono bravi davvero lo fanno!)

-Quelli che non hanno la barca performante, anzi è vecchietta, cercano di farsi pagare le spese dall'equipaggio facendo finta di insegnare come si fa a fare risultato e che non fanno risultato perché non possono (o in realtà non ne sono capaci), ma riversando la colpa sull'equipaggio.

-Quelli che hanno la barca, se la possono permettere, ci vanno con gli amici, e se non fanno risultato fa lo stesso perché l'importante è divertirsi e fare casino (e di solito fanno casino e non risultato! però si divertono).

Morale, se si vuole fare risultato non essendo professionisti, ma si suppone di poterlo fare, o per lo meno ci si vuole provare verificando le proprie forze, bisogna battere altre strade e fare scelte diverse.

Innanzitutto poter gareggiare ad armi pari.

La scintilla dell'interesse è caduta su una barca che sintetizza, da una parte, le caratteristiche di semplicità di manovra, velocità, leggerez-

za e poco equipaggio richiesto (massimo 5 membri), e dall'altra il valore aggiunto della maggiore economicità rispetto al G34, Mumm 30 e similari e, caratteristica vincente e correlata alla precedente, la trasportabilità su carrello stradale.

Quest'ultima consente di pensare ad un rimessaggio economico (cortile di casa, tettoia dell'amico, ecc.) ed alla possibilità di raggiungere località anche discretamente distanti per partecipare ad un ampio ventaglio di regate (magari con l'appoggio logistico di un camper prestato o noleggiato).

Per chi non l'avesse ancora intuito sto parlando del Beneteau 25, uno tra i più diffusi monotipi in circolazione, dimensioni ridotte, prestazioni entusiasmanti,

costo affrontabile (in realtà ci sono barche alternative, ma questa è veramente molto diffusa, e in molte regate fa classe e quindi non occorre neanche stazzarla per partecipare).

Questo approccio concettuale definito dalle discussioni di cui sopra, ha quasi immediatamente aggregato un discreto manipolo di soci, più o meno il gruppo che aveva già condiviso l'esperienza dei G34 (le barche del Giro d'Italia) e, fatto-



re decisivo, la disponibilità, oltretutto a prezzo vantaggioso per i soci LNI, di una flottiglia di B25 noleggiabili a Sanremo.

Quale migliore occasione di verificare sul campo quello che si stava teorizzando?

Radunati quindi 10 soci, ci siamo tassati di una cifra più che sostenibile, abbiamo noleggiato una di queste barche e ci siamo iscritti al campionato West Liguria 2003-2004, al quale tutti e quattro i B25 di Veladoc partecipano, per cui facciamo classe e regatiamo, grandioso, in tempo reale con gli altri B25!

Ci siamo organizzati in 2 equipaggi da 5 membri, cercando di equilibrare ruoli, esperienza e, perché no, affinità caratteriali, e ci siamo divisi il calendario del campionato, comprese alcune uscite di allenamento nelle quali, avendo a volte 2 barche a disposizione, ci siamo confrontati anche tra di noi (a scopo didattico, ma col sottile gusto della competizione).

Per il momento, su 3 regate, abbiamo raggranellato 3 primi posti, il che significa che, ad armi pari, visto che le barche sono pressoché identiche, possiamo

anche pensare di non essere proprio le cenerentole della vela, almeno tra i non professionisti.

Comunque, per non montarci la testa, abbiamo partecipato, con 2 equipaggi in staffetta, tra l'altro ridotti a causa di svariati impedimenti familiari, al Trofeo Memorial Patti Gandini, organizzato a Sanremo da Veladoc dal 3 al 5/1/2004, nel quale abbiamo ben figurato inelando in tutte le prove il primo posto di

classe, con trofeo puntualmente ritirato, e la soddisfazione di essere arrivati, in tempo reale, davanti a numerose barche di classe superiore alla nostra.

Al di là del risultato, comunque, questa si sta rivelando un'esperienza di grande valenza dal punto di vista dell'aggregazione di persone alla pari, che si sono strutturate democraticamente definendo i ruoli non in base all'arbitrio e all'umore di un armatore più o meno illuminato, ma riconoscendo ciascuno le

proprie attitudini e stabilendo chi poteva fare meglio che cosa, o ruotando e sperimentando, cosa peraltro necessaria su di un mezzo che finora nessuno di noi aveva avuto modo di conoscere a fondo. Vedremo se l'entusiasmo che finora ci ha sorretto avrà come sviluppo futuro l'acquisto sociale di una o più di queste bellissime barche, o si ripeterà l'esperienza, tutto sommato meno impegnativa ma comunque valida, del noleggio; in ogni caso invitiamo calorosamente altri soci a provare collettivamente esperienze come quella che stiamo vivendo noi, perché la sinergia aggregativa che si sprigiona attorno ad un progetto simile arricchisce indubbiamente coloro che hanno passione, volontà ma poca esperienza e poche occasioni di farne, ma anche coloro che hanno più dimestichezza con le regate e i problemi di lavorare in equipaggio ed affiarsi, perché una crescita collettiva si risolve sempre in un vantaggio anche del singolo individuo.

Piero Dondi



Notizie dal Levante Ligure

Dopo la positiva esperienza del West Liguria che ha portato il nostro gruppo di amici a classificarsi per ben due anni al terzo posto della loro categoria, abbiamo deciso di affrontare "senza rete" l'avventura del Campionato invernale del Tigullio.

Il messaggio di appello ad aderire all'iniziativa mi è arrivata da Alvisè in agosto, mentre mi crogiolavo



nazione per questa splendida esperienza.

Ci siamo registrati come Lega Navale, sezione di Torino.

Già avevamo collaudato l'affidabilità del Circolo Velico, avendo effettuato a settembre il trasferimento dalla Sardegna a Lavagna di un'altra imbarcazione da loro gestita.

Era naturalmente necessario verificare che Monella fosse in regola per partecipare ad una serie di regate.

Dopo verifiche sulla documentazione dell'imbarcazione, realizzammo che bisognava rinnovare le autorizzazioni.

Detto fatto, nel team, Bruno ha avuto il compito di "tallonare" il referente del Circolo velico che, a pochi giorni dell'inizio regate ci ha consegnato i documenti finalmente a regola d'arte.

La trattativa sul prezzo di noleggio è stata trattata da colui che, con consenso unanime, è stato eletto skipper del gruppo: Stefano.

sotto il sole di Calabria.

Già il team si era mosso con Stefano e Bruno che avevano con-

tattato un Circolo velico di Alessandria, per noleggiare un'imbarcazione adeguata ad ospitare 8 persone.

Monella è il nome del SUN FAST 39, che per 8 week end, da fine ottobre 2003 al 8 febbraio 2004 è il nostro strumento di piacere e di dan-



Nick, con la saggezza della "tardizia del team, ha suggerito di adottare l'articolo quinto: "Chi ha i soldi ha vinto !!!"

Traducendo al nostro caso, non dare tutti i soldi subito, ma per gradi.

Questa strategia, all'inizio non da tutti condivisa, ha dato i suoi frutti positivi, perché ci siamo trovati a segnalare e dover fare riparare parti non perfette dell'imbarcazione.

Questa è la mia personale esperienza, con tutti i velisti che ho incontrato...

Il team si è quindi anche organizzato per negoziare una convenzione con un ristorante tipico siciliano "U Caminettu", il cui proprietario Salvatore ci ha concesso 20 Euro a pasto, tutto a base di pesce, per l'intero periodo del Campionato.

L'equipaggiamento poi è fondamentale per affrontare con sufficiente agio le intemperie del freddo clima di Lavagna, decisamente più rigido di S. Remo.

Anche qui l'organizzazione efficiente ed efficace del gruppo di amici ha sopperito, stabilendo una convenzione molto favorevole, "stagionale

, per ora, con il negozio SLAM di Lavagna: tutti noi ora abbiamo un kit di abbigliamento



omogeneo adatto ad affrontare tutte le intemperie.

Non ho volutamente parlato fino ad ora dell'aspetto sportivo della nostra esperienza, perché quello che è stato fondamentale è stata la visione comune di come affrontare senza aiuto esterno, una iniziativa in un territorio a noi poco conosciuto e in un campo di regata tutto da scoprire. L'amicizia che si è consolidata, e che ci permetterà di affrontare nuove avventure ha fatto crescere i partecipanti a questa magnifica



esperienza: Alvisè, Bruno, Daniele, Davide, Giovanni, Gianni, Giancarlo, Guido, Ivan, Marco, Nick, Paolo, Piero, Stefano. Mancano le donne...

Ma già stiamo pensando di rimediare progettando una crociera in barca a vela, in mari poco noti, con le nostre mogli, compagne, fidanzate...

E chissà che il sogno si avveri!

Alla prossima puntata !!

Nick Torelli



REGATE ED ATTIVITA' SUL LAGO DI VIVERONE SCUOLA NAUTICA

CORSI DI PRIMAVERA

Corsi di vela Derive per ragazzi ed adulti

Inizio corsi 25 aprile 2004

Martedì 20 aprile riunione in sede per conoscersi e organizzarsi.

Teoria: il giovedì dalle ore 21,00 alle 22,30 Torino corso Unione Sovietica 316

Pratica: a Viverone su derive la domenica ore 9,30-17,30 In caso di maltempo (da verificare in loco), la lezione sarà rimandata.

5 lezioni teoriche

5 domeniche in barca

Le lezioni affrontano tutti gli argomenti di base per mettere gli allievi in grado di capire il funzionamento di una barca a vela e di imparare a condurla; e cioè:

- vento: reale ed apparente

- la barca e le sue parti: attrezzature e manovre

- andature: bolina, traverso, lasco, poppa;

- manovre: orzare, poggiate, virare, strambare, scuffiare.

- conduzione: sicurezza - vento forte - nodi.



Corsi di vela per bambini dai 7 ai 14 anni su Optimist

Inizio dei corsi 25 aprile 2004

Corso di iniziazione alla vela con cinque domeniche di pratica sul lago di Viverone per bambini a partire dai sette anni. Il corso inizia alle ore 9.30 con un'ora di lezione teorica nella auletta della base di Viverone. Poi i ragazzi imparano ad armare le barche ed escono in acqua seguiti da istruttori in gommone.

Il corso comprende teoria, pratica, materiale didattico, maglietta e cappellino griffato Optimist, regata di fine corso, giubbotti salvagente.

Genitori e/o accompagnatori possono seguire il contemporaneo il corso Derive.

Il corso avviene in contemporanea con il corso derive.

Costi

La quota di partecipazione è di: 130 Euro - comprende l'iscrizione alla LNI, al Gruppo Vela Torino e alla Federazione Italiana Vela.



La base nautica di Viverone

CORSI PATENTI

Per l'anno 2004 inizieranno il 16 febbraio e saranno come sempre suddivisi in:

Vela e Motore senza limiti, in 24 lezioni più ripassi, con tre test in itinere ed una simulazione d'esame a fine corso. Esame patente in Capitaneria di Porto di Savona.

Vela e Motore entro 12 miglia, in 12 lezioni più ripassi, con un test in itinere ed una simulazione d'esame a fine corso. Esami patente a Viverone.

Frequenzazione in due giorni settimanali il lunedì e mercoledì oppure il martedì e giovedì. Orario pre-serale dalle 19.00 alle 20.30 e serale dalle 21.00 alle 22.30

La presentazione dei corsi avverrà in sede mercoledì 11 febbraio 2004

Per informazioni e prenotazioni rivolgersi in segreteria LNI in Corso Unione Sovietica 316 tutti i giorni escluso sabato e festivi dalle 15.30 alle 19.00

tel. 011-6197643 fax 011-3036945 e-mail info@Initorino.it

www.Initorino.it

6

Pratica sul lago
25 APRILE - 02
MAGGIO
09 MAGGIO - 16
MAGGIO
23 MAGGIO
(eventuale recupero)

ro) 30 MAGGIO

Le lezioni pratiche, prevedono Ore 10 armo delle barche, varo in acqua e navigazione secondo percorsi prestabiliti, con l'assistenza di qualificati istruttori su gommoni.

Ore 13 sosta pranzo

Ore 14 analisi di quanto fatto in mattinata e nuova uscita in acquarientro, disarmo delle barche.

Ore 17 fine della lezione e rientro a casa

L'ultima lezione consisterà in una regata di fine corso.

La quota di partecipazione è di: 250 Euro - comprende l'iscrizione alla LNI e al GVT (per i soci 180 €) 140 Euro per minori di anni 18

Viverone 2004 - Calendario Regate

28 marzo 2004 LNI Torino

Regata di Apertura - Memorial Militano -

Due prove, partenza h 11,00

Classi ammesse: derive tutte, cabinati tutti.

13 giugno 2004

Trofeo Ennio Ferrari -

Due prove, partenza h 11,00

Classi ammesse: derive tutte, cabinati tutti.

24 ottobre 2004

Regate di chiusura Trofeo Venè -

Due prove, partenza h 11,00

Classi ammesse: derive tutte, cabinati tutti.



FORMAZIONE NAUTICA I CORSI DELLA LEGA

E per chi a conseguito la patente e vuole perfezionare le proprie conoscenze e approfondire la pratica di navigazione, abbiamo previsto dei

CORSI PRATICI DI PERFEZIONAMENTO POST PATENTE

Week-End in barca a vela

Imbarco venerdì pomeriggio, sbarco domenica sera) 100 € a persona, i costi di cambusa, carburante (max 5 €/ora), pulizia barca (50 €), sono a parte; eventuali giorni aggiuntivi (es. venerdì o lunedì), + 30 € a persona.

Prenotazione entro 30 giorni dalla data fissata di partenza con acconto del 50%.

Saldo entro la settimana precedente l'imbarco.

Le modalità:

Prenotazione entro 30 giorni dalla data fissata con acconto del 50%.

Saldo entro la settimana precedente l'imbarco. Costituzione cassa comune per spese di cambusa, carburante, pulizia barca ed eventuale ormeggi in porti diversi da quello di residenza, accordi per l'imbarco (o secondo necessità).

E' opportuno ritrovarsi alcuni giorni prima in sede LNI con lo skipper designato per organizzarsi l'uscita, il percorso e concordare eventuali esigenze diverse.

L'uscita si effettua a condizione che sia raggiunto il numero minimo di partecipanti. La partecipazione è ammessa a tutti i soci della LNI

Iscrizioni e prenotazioni presso la segreteria LNI Torino

Corso Unione Sovietica 316
Tel. 011 6197643
Fax 011 3036945
e-mail
info@lnitorino.it
www.lnitorino.it

7

WEEK-END IN BARCA

La Lega Navale Italiana organizza uscite in barca a vela su barche a noleggio condotte dai propri esperti skipper

I costi:

A week-end (imbarco venerdì sera, sbarco domenica sera) 100 € a persona, i costi di cambusa, carburante (max 5 €/ora), pulizia barca (50 €), sono a parte; eventuali giorni aggiuntivi (es. venerdì o lunedì), 30 € a persona.

Le modalità:

Prenotazione entro 30 giorni dalla data fissata con acconto del 50%.

Saldo entro la settimana precedente l'imbarco.

Costituzione cassa comune per spese di cambusa, carburante, pulizia barca ed eventuale ormeggi in porti diversi da quello di residenza la sera dell'imbarco (o secondo necessità).

E' opportuno trovarsi alcuni giorni prima in sede LNI con lo skipper designato per organizzarsi l'uscita, il percorso e concordare eventuali esigenze diverse.

Le date:

Si possono indicare le date preferenziali. Al raggiungimento del numero programmato gli skipper organizzeranno l'uscita che sarà preceduta da uno o più incontri per preparare ed organizzare gli equipaggi.

L'uscita si effettua a condizione che sia raggiunto il numero minimo di partecipanti. La partecipazione è ammessa a tutti i soci della LNI

Il costo di iscrizione alla Lega Navale Sezione di Torino è di € 50

Le iscrizioni si effettuano presso la segreteria della LNI Corso Unione Sovietica 316

Tel. 011 6197643 Fax 011 3036945 e-mail info@lnitorino.it www.lnitorino.it

Si può lasciare in segreteria il proprio recapito e date preferenziali, sarete contattati al più presto.

ULTIME NOTIZIE

DALLA BANCHINA di Marina degli Aregai
Il nostro socio benemerito, Beniamino Gabai, vagabondando tra i moli del porto di Marina



degli Aregai osi è imbattuto in un simpatico e vivace micetto già vecchio di alcuni mesi.

Il felino intenerito dal simpatico atteggiamento di Beniamino ha cominciato a farlo giocare ed a farsi accarezzare e vedendo l'atteggiamento mansueto e ben educato del tenero Beniamino, ha deciso di prenderlo con se e pertanto lo ha adottato accettando le sue cure e le sue attenzioni.

Auguriamo ai due amici una lunga e duratura amicizia.

A partire da martedì 3 febbraio
2003 ore 21.00 in sede

Dalla navigazione astronomica a quella digitale

Presentazione del corso il 29 gennaio

Corso di navigazione astronomica che dedica attenzione ai nuovi strumenti per la navigazione rappresentati da: effemeridi elettroniche, il GPS e la cartografia digitale.

Il corso affronta aspetti teorici e pratici, portando gli studenti a sperimentare tecniche e strumenti: effemeridi, tavole di trasformazione, programmi su calcolatore e sestanti in esempi pratici.

La presentazione avverrà il 29 gennaio

Programma

- 1 - Il Sole, la Terra, i pianeti, la Luna e le stelle
- 2 - Coordinate per la rappresentazione degli astri sulla volta celeste e loro trasformazioni
- 3 - La misura dell'altezza di un astro, errori e correzioni
- 4 - Il sestante nautico ed il sestante aeronautico (a bolla)
- 5 - L'ora esatta, la misura del tempo, il cronometro, le distanze solari
- 6 - Le effemeridi e le tavole di trasformazione
- 7 - La retta di posizione, errori ed accuratezza
- 8 - Osservando la volta celeste, le principali stelle di uso nautico e le loro costellazioni
- 9 - Esempi di uso delle tavole di trasformazione in applicazioni teoriche
- 10 - Relazioni fra il calcolo della posizione e navigazione lungo cerchi massimi (rotte ortodromiche)
- 11 - Il Gps
- 12 - La cartografia digitale
- 13 - Un'esercitazione pratica di riconoscimento delle stelle e di calcolo della posizione sulla collina di Torino con l'uso di un sestante a bolla

I docenti

Giuseppe Menga è professore di Controlli Automatici presso il dipartimento di Automatica e Informatica del Politecnico di Torino dove si occupa di problemi di automazione di unità mobili e di robotica mobile. Ha iniziato ad interessarsi alla navigazione astronomica come hobby ed ha realizzato i programmi su calcolatore per le effemeridi e le trasformazioni di coordinate.

Alberto Cina è professore di Topografia e Cartografia presso il dipartimento di Georisorse e Territorio del Politecnico di Torino dove si occupa in particolare di GPS e tecniche di georeferenziazione. Il suo interesse per la materia è professionale.

Costi e prenotazione

La partecipazione è riservata ai soci della LNI

Il costo è di € 100, comprende il materiale didattico e un Software per il calcolo delle Effemeridi su PC

Il costo di iscrizione alla Lega Navale Sezione di Torino è di € 50

Le iscrizioni si effettuano presso la segreteria della LNI

Corso Unione Sovietica 316 Tel. 011 6197643 Fax 011 3036945

e-mail info@lnitorino.it www.lnitorino.it

N.B. Il corso ha cadenza settimanale

Impara la vela, vivrai meglio il tuo mare.

Il 23 aprile iniziano i Corsi di VELA su DIBITE 2004.

LEZIONI
Si terranno 5 lezioni teoriche presso la sede della LNI a Torino in 5 ore. Lezioni: domenica 5/4, il 22 e 29 aprile e il 6, 13, e 20 maggio con orario dalle 21 alle 22.30. Fretta di fare corso il 27/5.

PRATICA
Si terranno 5 lezioni pratiche al lago di Yverme con orario dalle 16 alle 17.15 giorni 25 aprile e 1, 9, 16 e 23 maggio. Fretta di fare corso il 27/5.

PROGRAMMA
Il programma comprende: Il ruolo, la barca e le sue parti. In anticipo, lo strumento. La costruzione ed i requisiti in ogni condizione.

ESCLUSIVO
Organizzano anche **CORSI DI PATENTE NAUTICA e CORSI DI NAVIGAZIONE ASTRONOMICA**

INFORMAZIONI
Iscrizioni & informazioni: Lega Navale Italiana, Sezione di Torino Corso Unione Sovietica 316 Tel. 011 6197643 www.lnitorino.it



L'EVENTO NATALIZIO Master & Commander Sfida ai confini del mare

Recensioni

Non è consuetudine di questa pubblicazione fare la recensione di film in programmazione nelle sale cinematografiche. Ma credo che l'evento che si è consumato durante il periodo natalizio sia assolutamente degno di essere ricordato ed analizzato.

Non sono pochi, tra gli amanti del mare e della storia della marineria nei secoli, appassionati di letteratura marinara e molti hanno letto le imprese marinare della



Royal Navy di Sua Maestà durante il periodo delle guerre Napoleoniche, nel ventennio a cavallo tra la fine del settecento e inizio ottocento, così ben descritte dallo scrittore inglese Patrick O'Brian. Da questi romanzi il regista pluricandidato all'Oscar® Peter Weir e Russel Crowe vincitore dell'ambita statuetta hanno unito le loro forze per dare vita all'emozionante ed epica avventura di: **MASTER & COMMANDER: SFIDA AI CONFINI DEL MARE**. Nel film, ambientato ai tempi delle guerre napoleoniche, Crowe interpreta il ruolo del Capitano "Lucky" Jack Aubrey noto per essere un combattivo membro della Royal Navy, mentre Paul Bettany è Stephen Maturin il medico della nave. La loro imbarcazione, la Surprise, viene improvvisamente attaccata da un nemico molto potente e, con il vascello fortemente danneggiato e

metà dell'equipaggio ferito, Aubrey è combattuto tra il dovere e l'amicizia, nel momento in cui decide di intraprendere un rischioso inseguimento tra le acque di due oceani, per intercettare e catturare i suoi nemici. Una simile missione potrebbe creargli una reputazione, oppure, distruggere sia lui che i suoi uomini.

Il film segue il viaggio dei protagonisti per il mondo: dalle coste del Brasile alle tempestose acque di Capo Horn, e poi giù, attraverso il ghiaccio e la neve del Polo, fino ai confini del mare, le remote coste delle isole Galàpagos (essendo il primo lungometraggio girato lì). **MASTER & COMMANDER: SFIDA AI CONFINI**

DEL MARE, diretto da Peter Weir e sceneggiato dallo stesso Weir e da John Collee, è tratto dai romanzi di Patrick O'Brian.

I romanzi di "Aubrey/Maturin", così chiamati dal nome dei personaggi principali, sono stati definiti da Richard Snow, sul New York Times, "i migliori romanzi storici che siano mai stati scritti". Sempre sul Times, David Mamet ha affermato che O'Brian è uno dei più grandi romanzieri di lingua inglese degli ultimi 30 anni; riguardo poi alla "creatura" di O'Brian, Il Capitano Jack Aubrey, l'autorevole quotidiano ha successivamente fatto notare che Russell Crowe "sembra nato per interpretare questo ruolo".

Il progetto ha avuto inizio più di dieci anni fa, quando due leggende di Hollywood, il produttore Samuel Goldwyn Jr ed il celebre scrittore Patrick O'Brian, cominciarono a discutere la possibilità di trasformare alcune delle storie di "Aubrey/Maturin" in un film. Fu Goldwyn il primo a capire il potenziale cinematografico dell'opera di O'Brian e persuase lo scrittore, il quale non andava al cinema da anni, che questo mezzo espressivo avrebbe reso un buon servizio alle avventure dei suoi personaggi.

Il film che ne venne fuori, dieci anni dopo, si basa sui personaggi principali creati da O'Brian per il suo libro Master and Commander, ma utilizza anche l'ampia struttura narrativa del decimo dei venti romanzi "Aubrey/Maturin", Sfida ai Confini del Mare. Questa scelta è dovuta non solo ad una migliore adattabilità cinematografica di Sfida ai Confini del Mare, ma anche alla possibilità che la sua struttura offre, di concentrare e girare il film completamente in mare. Questo particolare approccio è sembrato essere la chiave per catturare lo spirito dei romanzi di O'Brian. Per questo film sono state impiegate tutte le tecniche cinematografiche più all'a-

vanguardia nonché una cura ossessiva per i dettagli, che consentono al pubblico di fare un viaggio indietro nel tempo e non, come più comunemente accade oggi giorno, in avanti, in qualche mondo fantascientifico. Ma a prescindere da tutto questo, quello che realmente distingue Patrick O'Brian e Peter Weir da tutti gli altri narratori che "hanno navigato in queste acque", è l'attenzione per i personaggi e per l'aspetto emotivo.

"O'Brian scrive in modo magnifico, è uno scrittore di prim'ordine" dice Weir. "Certo, questo ha sicuramente reso più difficile l'adattamento perché, quando adatti un libro, la prosa deve essere sostituita dalle immagini. E' stata una grande sfida raccontare la storia attraverso delle immagini che rendessero giustizia alle parole di O'Brian".

Quando Weir e Collee iniziarono a scrivere la sceneggiatura, segnarono i libri di O'Brian suddividendoli per argomenti: "divisioni", "equipaggio", "dialogo tra Jack e Stephen" e così via. Ogni singola sezione è stata poi fotocopiata e trasformata in un vero e proprio libro, "dei pratici punti di riferimento per il cast e per la troupe", afferma Weir.

"Mentre lavoravo alla sceneggiatura, mi circondavo di manufatti di quel periodo nella speranza di trarne ispirazione. Un altro supporto era la musica, mentre brancolavo nel buio, tentando di trovare la mia via indietro nel tempo", ricorda Weir. Stando al co-sceneggiatore John Collee, **MASTER & COMMANDER**, ambientato prevalentemente a bordo della nave Surprise, punta tutto sulla consumata abilità di Weir di creare mondi vividi ed appartati. "Questo è ciò che Peter sa fare incredibilmente bene, come ha dimostrato con Il testimone o Truman Show. Per **MASTER & COMMANDER: SFIDA AI CONFINI DEL MARE** ha voluto dar vita ad un universo galleggiante".

Enrico Musso





TECNICA PER REGATANTI

OTTIMIZZARE IL PROPRIO CERTIFICATO ORC-CLUB

(di Alberto Musso)

Il certificato ORC Club è il più diffuso fra i regatanti amatoriali per la sua semplicità ed economicità. Non va però accettato come è ma si deve sapere che con poca fatica si può migliorare il proprio rating in modo significativo.

Bisogna innanzitutto ben capire la filosofia dell'ORC-Club rispetto all'IMS.

L'IMS è nato per fornire un sistema per confrontare fra loro in regata barche anche molto differenti, ma che è alquanto elaborato e richiede tutta una serie di misure sulla barca effettuate da uno stazzatore, con conseguenti costi elevati in termini sia di spesa che di tempo.

La semplificazione del sistema ORC-Club per l'armatore si basa sulla soppressione di queste misurazioni obbligatorie invece per l'IMS. Queste misure sono sostituite nella stazza ORC Club da valori presi per

difetto e risultano in genere da formule più o meno complesse. Purtroppo, non essendo il caso di penalizzare un armatore che

invece si è preso la briga di far misurare la propria barca, questi

valori per difetto sono obbligatoriamente un po' sfavorevoli. E' la sua filosofia: meno tempo e meno soldi ma una stazza non proprio ottimale. Ecco perché è possibile in generale ottimizzare il proprio certificato ORC Club.

Bisogna dapprima leggere attentamente il certificato e verificare i valori riportati.

Se la barca appartiene ad una serie ben conosciuta dal centro di calcolo ORC Club / IMS, è inutile far rimisurare l'elica o la stabilità. I punti



più importanti su cui agire sono:

1) **Peso dell'equipaggio:** La stazza calcola per ogni imbarcazione, in funzione delle dimensioni della stessa, tre valori di peso dell'equipaggio. Un minimo al di sotto del quale si considera non ragionevole fare regate in equipaggio (esiste una stazza a parte per le regate in solitario o in doppio), un valore per difetto, ed uno massimo. Se nulla è dichiarato si prende il valore per difetto. Questo valore è indicato nel certificato. Non è possibile dichiarare un peso dell'equipaggio fuori dai limiti minimo e massimo, e non si può andare in regata con un peso superiore a quello indicato sul certificato. Al contrario, se il peso è inferiore si può perché un peso inferiore è considerato sfavorevole, in quanto un equipaggio pesante sarà sicuramente più efficace al richiamo in bolina. Il programma di calcolo della stazza fa nettamente questa differenza, e quindi se l'equipaggio è leggero è preferibile indicare un

peso prossimo alla realtà (e tenere a dieta l'equipaggio!!!)

2) **Accessori pesanti fissi:** Alcuni accessori pesanti danno diritto ad un abbuono di stazza se sono piazzati al di fuori della zona centrale della barca (nel 30% avanti o nel 35% dietro rispetto alla lunghezza fuori tutto). Sono per esempio il generatore di corrente, il boi-

HB	0.152 mt o 0.04 x E
MGT	0.22 x E
MGU	0.38 x E
MGM	0.65 x E
MGL	0.90 x E

ler, il radar su alberetto a poppa, il verricello salpa ancora, il ponte in teck etc. Verificate che tutto sia stato preso in considerazione

3) **La misura delle vele:** In primo luogo, la filosofia della stazza è di far misurare le vele da uno stazzatore ORC Club. In caso contrario si può partire da una dichiarazione del proprietario ma in questo caso il centro di calcolo utilizza misure per difetto che sono le massime previste per quella imbarcazione, per non sfavorire chi le vele le ha fatte misurare. Misurando le vele si deve considerare che l'ORC Club non prende in conto dei valori imposti, ma le misure effettive, e che ci sono comunque dei valori massimi da non superare. I massimi più penalizzanti si trovano sulla randa. La tabella fornisce i valori massimi di allunamento alla penna ed alle quattro altezze della randa. Per ogni superamento dei valori massimi, il programma modifica la E (la lunghezza della base randa) per mantenere i valori nei limiti, e quindi risulta una superficie della randa stessa maggiore del reale. Bisogna anche pesare la randa: non pesarla significa accettare un valore per difetto estremamente leggero.

4) **Peso della barca:** Bisogna sapere che il peso della barca è quasi sempre superiore al peso indicato dal costruttore. Ci sono sempre equipaggiamenti fissi che sono stati

9





TECNICA PER REGATANTI

(2)



ORC Club

"VIP Inside"

Offshore Racing Council
Ipswich IP6 9HG, UK
Copyright © 2003

N. Velico: **ITA-12378**
Certificato N.: **123781**

Certificato IMS Club -- 2003
Non valido dopo il 31/12/2003

"JARO VI"

Selezioni di compenso (GPH= 605.1)

A. Linea di Prestazioni:

Tempo Corretto = (0.804 x Tempo Reale) - (82.8 x Distanza)

B. Tempo/distanza (GPH):

Tempo Corretto = Tempo Reale - (505.1 x Distanza)

C. Tempo/distanza (ILC):

Tempo Corretto = Tempo Reale - (876.5 x Distanza)

Autorella di Stazza

Emesso il 5/Feb/2003, 18.39.06 da:

Fed. Difesa Vela Genova
P.zza Dogo Fila T.A. 18p
UNAV Roma Tel:066841275
Fax: 066841291
File: 112378/SA

Armatore

Certifico di conoscere le mie responsabilità con il Regol. Club

Firma: 

MUSSÒ ALBERTO
C.P. 507
10067 BORGATA PARADISO (TO)
LINE TIMINDO

Larghezza tendi alle festucce, escluso il forgiolo di scotta

7/1 MOI	1.15
3/4 MOU	3.00
1/2 MOG	3.41
1/4 MGL	4.72



Dati aggiornati al 5/Feb/2003 (metri/kg)

Armatore (crocifisso, ecc.) come indicato sopra.

Tipi	X-118	Dislocamento	5632	Chiglia/D	Chiglia Est
Progetto	JCPPGSEN	Immersione	2.825	Cost. Tim.	Standard
Cantiera	YACHTS	Largh. Max.	3.289	AgeDate	1/1989
Int. Elia.	Fede/Chist.	Cost. Pres.	0	SerialDate	12/1989
PRD.	0.000	L.Equiv.	10.089	Peso Equip.	50
Int. Stabi.	122.2	Mat. Dorne	Nullare	Categoria	G/R DA=0.141
Int. Ind. Stab.	Confirma	Mat. Albero	Nullare	Costo Stab.	Standard

aggiunti, attrezzature, strumenti etc.

10

Se si ritiene che il peso della barca sia alquanto più pesante di quello indicato sul certificato di stazza, si ha tutto l'inter-

esse a far pesare la barca da uno staz-zatore ORC Club: è possibile guad-gnare qualche secondo per miglio.

Qui allegato vedete il certificato ORC-Club della mia barca per capi-re meglio quanto ha scritto.

Controllate il vostro, fate qualche

misura e valutate se non è il caso di ottimizzarlo. Un certificato corretto può migliorare sensibil-mente la classifica in regata, come potete sicuramente vedere dalle vecchie classifi-che del 2003: provate a ricalcolarle con per esempio 3 sec./miglio più favorevoli: potreste avere delle sorprese.



Postazione Internet in sede

Come promesso nell'ultima assemblea dei soci è stata attivata, nella sede di Corso Unione Sovietica 316, una postazione internet a completa disposizione dei soci.

Recentemente abbiamo cambiato il gestore di telefonia, attivando un contratto ADSL con Fastweb, che prevede l'uso di internet senza limiti, in questo modo, il collegamento è sempre attivo.

Si potrà utilizzare per inserire i dati delle regate nella Banca Dati sul nostro sito, anche per chi non dispone di una connes-

sione a internet, o non la può utilizzare dal posto di lavoro. Ed inoltre ci sono le rubriche come Compo/Vendo o Cerco/Offro imbarco.

Si potrà tentare di partecipare al gioco di simulazione di una navigazione oceanica su trimarani che attualmente ha un grande successo sul sito www.virtualtransat.com, al quale partecipano decine di velisti famosi da tutto il mondo, o cercare sul web notizie, informazioni e pubblicazioni di ogni genere. E speriamo che questo servizio che siamo riusciti a realizzare faccia cosa gradita a tutti i soci.

CONVENZIONI

Continua l'accordo con la scuola Veladoc di Sanremo che pratica uno sconto del 10% ai soci della sezione LNI di Torino, presentando la tessera o una credenziale da ritirare in segreteria LNI.





Serate del giovedì

marzo 2004

Si parlerà del Beneteau 25. Interverrà un esperto imbarcato sulla barca TNT che ha trionfato al recente campionato invernale di Alassio.

CROCIERE

Uno dei punti presentati ai soci nella recente assemblea del 30 ottobre scorso, era quello della organizzazione di crociere su grandi navi. Con grande sorpresa, abbiamo constatato che l'argomento ha interessato buona parte dei soci presenti. Ed ecco allora che siamo già in grado di fare un paio di proposte interessanti per la primavera e per l'autunno.

Costa Romantica - 12 Maggio / 17 Maggio 2004 (6 giorni / 5 notti)

Itinerario: Savona / Ajaccio / Tunisi / Malta / Napoli / Savona

Quote individuali di partecipazione sono in via di definizione, indicativamente non dovrebbero superare le seguenti:

Cabina doppia interna 725,00 Euro

Cabina doppia esterna 830,00 Euro
 Supplemento singola + 70 % sulla quota base in doppia
 Riduzione 3-4 letto adulto 330,00 Euro
 Riduzione per il 3°- 4° letto ragazzi 260,00 Euro

interna Cat. 3 Euro 1.140,00
 Cabina doppia esterna Cat. 6 Euro 1.320,00
 Cabina doppia /tripla /quadrupla esterna Cat. 8 Euro 1.388,00

Supplemento singola + 70 % sulla quota base in doppia
 Riduzione 3-4 letto adulto 20,00 Euro

Ragazzi fino a 18 anni gratuiti se pernottano in cabina con 2 adulti - forfait spese 140,00 Euro (comprensivo di tasse di imbarco /bevande / assicurazione medico/bagaglio).

I prezzi sono indicativi, un maggiore dettaglio dell'offerta la esporremo sul prossimo numero oppure in segreteria LNI.

Prendi la patente, vivrai meglio il tuo mare.

10 Licenzi 18 febbraio con presentazione annuale al 15 marzo, valida in tutti i porti di potere applica 2004.

12 Patente oltre 12 metri: New corso di 12 lezioni, 4 test in diverse situazioni d'emergenza, simulazioni 2 licenzi ordinari (18-20,50 e 21-22,50) kit e materiali, scorta di legge di 300 euro.

12E Patente oltre 12 metri: New corso di 12 lezioni, 5 test in diverse situazioni d'emergenza, simulazioni 2 licenzi ordinari (19-21,50 e 21-22,50) kit e materiali, scorta (presso la Capitaneria di Porto C/PO)

12P Specializzato nelle CROCIERE NELLA SARDEGNA e CROCIERE di SARDEGNA/BALEARE/ALBA/ROMA/ALBA

12T Accademici di imbarcazioni: Licenza Venezia Italiana Torino Corso Vittorio Veneto 348 - 011 44970445 www.italianboat.it

Le quote sociali per il 2004

Socio ordinario Rinnovo.....	€50,00
Socio ordinario Nuovo.....	€65,00
Socio familiare Rinnovo	€40,00
Socio Minore di 18 anni.....	€20,00
Socio Ord. tra 18 e 25 anni Rinnovo	€30,00
Socio tra i 18 e i 25 anni Nuovo.....	€38,00
Iscrizione GVT (comprende tessera FIV*)	€30,00

Le quote di adesione al Gruppo Vela Torino (frequentazione della sede di Viverone), per i soci della LNI sono le seguenti:

Socio (include tessera FIV)	€30,00
Posto barca	€70,00
Posto barca con carrello	€120,00
Carrello (solo rimessaggio).	€200,00
Rimessaggio barche a motore su carrello..	€400,00

Rimessaggio canoe e kayak per l'anno 2004 gratuito

(*) La tessera FIV comporta l'obbligo di iscrizione al GVT

Si rammenta ai soci di rinnovare le tessere dal mese di gennaio 2004.

Ai rinnovi dopo il 31 marzo si applica una maggiorazione del 10%, dopo il 31 maggio la mag-

Vendo **SHAMROK s16** lg 4.99 progetto Donno semipontato(prendisole) in tek, motore yamaha 40cv 4T, carrello basculante ellebi perfetto(mai toccato acqua di mare), usato solo un mese all'anno,rimanenti fuori acqua. Visibile zona Pinerolo.Richiesta 5.000 euro. BEPPE - 3487984462 e-mail j.ves@libero.it

Alberto Musso vende il suo X 119, della X-Yatht Danese, 12,00 metri x 3,40, ben attrezzato e ben mantenuto. Prezzo 75.000 €
 011-787391
 e-mail - alberto@musso.fastwebnet.it

www.Initorino.it

11

M/n Opera -

Suggerzioni Mediterranee

03 Ottobre/10 Ottobre o 10 Ottobre/17 Ottobre 2004 (8 giorni/7 notti)

Itinerario: Genova /Napoli / Palermo / Tunisi / Palma / Barcellona / Marsiglia / Genova

Quote individuali di partecipazione:
 Cabina doppia/tripla/quadrupla

Ultimi annunci dal nostro sito

Vendesi **LASER 5000** ITA 5053 anno 1996. Buonissimo stato, pronto da mettere in acqua, carrello alaggio, randa mylar, fiocco e Gennaker Visibile Dervio (Lc) 5500€
 Cell 3477030247 Duccio

VENDO
 Barca a vela
 Cabinato "Holliday" 6 mt. , motore entro bordo
 Renault cv 7,5 quattro posti letto.
 Richiesta
 8.000 €uro.
 Mario tel 019\263364
 - 3478414010





ORGANIZZAZIONE INTERNA

ELEZIONI SUPPLETTIVE che si terranno giovedì 26 febbraio per sosituire Consiglieri dimissionari

Al fine di completare la composizione degli organi Collegiali della nostra Sezione, giovedì 26 febbraio si terrà una Sessione Suppletiva per l'elezione di due consiglieri che andranno a sostituire quelli dimissionari.

Chiunque voglia candidarsi, lo può fare segnalando il proprio nominativo alla segreteria o ad un rappresentante del Consiglio Direttivo in carica, accompagnando la candidatura con un breve Curriculum, indicando settore di interesse tra le attività della nostra associazione, idee ed aspirazioni.

E' opportuno che la documentazione pervenga alla segreteria in tempo utile per essere esposta in

Conto Consuntivo 2003

		ENTRATE	USCITE
SPESE FUNZIONAMENTO	Segreteria		42.332,14
	Presidenza Nazionale		12.492,70
	Associazioni varie		688,50
	Spese Postali		940,69
	Spese Bancarie		647,66
	Spese Cancelleria		938,14
	Spese Rappresenrtanza		5.059,65
	Imposte & Tasse		4.481,62
	Sede		11.047,27
	Comunicazione & Pubblicità		2.857,15
	FIV	3.043,00	3.352,00
	Spese Legali		5.647,62
	VIVERONE		17.220,41
			39.556,90
SERVIZI A SOCI A PAGAMENTO		70.859,05	
INVESTIMENTI			976,80
		€ 113.459,95	€ 108.682,15
AVANZO A NUOVO ESERCIZIO	Già destinato a spese in conto capitale		€ 4.776,80

bacheca, preferibilmente almeno una settimana prima delle elezioni. Nella serata delle elezioni, ciascun candidato sarà invitato a presentarsi all'assemblea, per proporre la propria candidatura e rispondere ad eventuali domande dei soci. Si rammenta che possono candidarsi tutti i soci maggiorenni in regola

con l'iscrizione per l'anno in corso, che abbiano una anzianità di almeno un anno oltre a quella dell'anno in corso, che non abbiano subito sanzioni o censure, non siano stati dimissionari da cariche direttive negli ultimi tre anni.

12

CONVOCAZIONE della ASSEMBLEA ORDINARIA dei SOCI

A norma dello statuto è convocata l'assemblea dei soci, presso la sede di Corso Unione Sovietica 316, in prima convocazione il giorno 25 febbraio 2004 alle ore 15.45 ed in seconda convocazione il giorno 26 febbraio 2004 alle ore 21.15

Ordine del Giorno:

- 1) Approvazione del Conto consuntivo 2003
- 2) Elezioni suppletive per integrazione nel consiglio direttivo dei consiglieri dimissionari.

Il bilancio è consultabile in sede.

Per partecipare all'assemblea, dare o ricevere deleghe, bisogna essere in regola con la quota associativa. Si ricorda che in base al regolamento nazionale in vigore, è ammessa una sola delega a persona.

DELEGA

(ogni socio può avere una sola delega)

Il sottoscritto

Socio della Lega Navale Italiana della Sezione di Torino: tessera N°

delega il socio tessera N°

a rappresentarlo con diritto di voto all'essemblea dei soci del 26 febbraio 2004

firma