

Il Mare a Torino



Notiziario della Sezione di Torino

Anno x - Numero 1 - febbraio-marzo 2007 - 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 - Tipografia Tipolito -ModernGraf - Via Aosta, 8 10099 - San Mauro T.se (To) 011.822.39.20
Direttore editoriale: Elio Cappa - Direttore responsabile: Stefano D'Almo - Redattore Capo: Alessandro Bellomo - Chiuso in Tipografia il 28-02 -2007

Lega Navale Italiana Corso Unione Sovietica 316 - 10135 - Torino Tel. 011.6197643 - fax 011.3036945

torino@leganavale.it

www.initorino.it

Giovedì 22 marzo 2007

Assemblea dei soci

Presentazione e approvazione del Conto Consuntivo 2006

15 marzo ore 21.00



**Il Dr. Matteo Ubezio
ci parlerà della:**

**STORIA GENERALE DEI
PIRATI**

**VIVERONE 27 maggio 2007 -
Regata di apertura Trofeo Ferrari**

Freedom domina il West Liguria in classe libera

Foto: www.sergioferrari.it



Cari Soci

Ed eccoci qui con un nuovo numero del notiziario.

Innanzitutto, anche se con incommensurabile ritardo di cui mi scuso, vogliate accettare i miei più sinceri auguri di un felice 2007, che quest'anno sia carico di soddisfazioni per tutti voi in tutti i campi della quotidiana vita; augurio che, ovviamente, estendo a tutti i vostri cari.

L'anno appena passato è stato caratterizzato da alcuni significativi eventi di tipo strutturale, sociale e didattico che dimostrano la nostra volontà di rinnovarci; consci che solo nel rinnovamento risiede il segreto della sempre necessaria evoluzione.

Come molti di voi hanno potuto notare, la sede è stata oggetto di alcune modifiche abbastanza sostanziali; una ha interessato la reception e la segreteria, la seconda l'auletta nel seminterrato e la terza, meno visibile ma non certo meno importante, la modifica dell'impianto di riscaldamento. Possono sembrare poca cosa ma questi interventi ci hanno permesso, il primo di rendere più accogliente e funzionale il vano di ingresso verso corso Unione Sovietica che, come facilmente intuibile, è il "biglietto da visita" che presentiamo a chi ci viene a trovare; inoltre, il fatto che ora la segreteria abbia un suo spazio isolato e quindi più controllato dall'ingresso, permette l'accesso degli allievi (specialmente quelli dei corsi serali) non più dal cortile ma dalla porta principale.

Il secondo è consistito nel mettere mano alla sala nel seminterrato (la cosiddetta "cantina") che, onestamente, aveva biso-

gno di una ripulita; si sono volutamente lasciati alcuni tratti con mattoni a vista per renderla un po' particolare; abbiamo ottenuto, in questo modo, un'aula simile a quelle al piano strada. La modifica all'impianto di riscaldamento rende possibile la parzializzazione delle aree con conseguente ottimizzazione dei consumi; infatti abbiamo ora la possibilità di regolare (mediante termostati) le temperature nelle varie zone variando l'afflusso di calore alle aree in funzione del loro utilizzo.

Nel corso del 2006 il corpo docente si è concentrato nel rivedere il sistema didattico dei corsi patente (sia entro le 12 miglia sia senza limite) allo scopo di riorganizzare la sequenza degli argomenti ed unifor-

mare lo standard delle lezioni. A seguito dell'esperienza maturata in tutti questi anni ci si è resi conto che l'ordine con cui i vari argomenti venivano trattati durante i corsi non risultava ottimizzato, questo per quanto concerne l'apprendimento da parte degli allievi delle varie nozioni e, di conseguenza, per quanto riguarda il positivo superamento dell'esame finale. In altre parole ci si è svincolati dalla sequenza riportata nei vari libri di testo adottandone una, a nostro parere ed i risultati si sono già visti, più efficace. Si è sviluppato anche uno standard, cui tutti i docenti si attengono, frutto di un grande lavoro di team, basato su viewgraphs e presentazioni su computer uniformate. Tutto questo lavoro è stato, tra alti aspetti, oggetto di verifica da parte dell'Ammiraglio M. Castelletti Delegato Regionale in rappresentanza della Presidenza Nazionale LNI, il quale ha espresso tutta la sua soddisfazione riguardo ai nuovi metodi adottati.

Come sapete presso la sede si riorganizzano serate tematiche. A tale proposito vi invitiamo a dare ogni tanto uno sguardo al sito che, grazie a continui aggiornamenti, è il mezzo più sicuro e veloce per tenervi al corrente della varie iniziative.

La prima serata tematica del 2007 (18 gennaio) ha visto la presentazione delle "imprese", e così si possono veramente chiamare, di Manfred Marktel. Alcuni di voi avranno già sentito questo nome altri forse no e crediamo opportuno farne un piccolo profilo in quanto, per descrivere tutto ciò che Manfred ha fatto, si dovrebbe dedicare un numero intero del notiziario.

Manfred Marktel, ingegnere austriaco, italiano di adozione ed ex dirigente industriale risiede in Liguria e vive per lunghi periodi in mare. Una scelta, quest'ultima, radicale.

Manfred è il primo uomo ad aver raggiunto l'Antartide a vela in solitario: 7300 miglia, di cui 3500 nei 40 ruggenti e 50 urlanti. In partenza per una nuova impresa straordinaria da St. Martin alle Azzorre, poi alle Canarie scendendo dopo Salvador de Bahia sino alle Falkland e alle South Georgia. Poi ancora per 500 miglia a sud sino ad attraversare il 60° parallelo (Isole South Sandwich) sempre sul suo "Maus", undici metri di lunghezza, in solitario, addentrandosi dopo il Drake Passage attraverso la penisola Antartica.

In questi giorni Manfred sta attraversando l'Oceano per raggiungere una nuova meta; al suo ritorno vedremo di contattarlo per farci raccontare su queste pagine le sue

esperienze.

Il 2007 sarà l'anno della Coppa America. Nel corso delle ultime edizioni, a causa dei siti di svolgimento delle regate, gli appassionati sono stati costretti a dei veri "tour de force" notturni con evidenti stati di "confusione" il giorno successivo. Quest'anno, come tutti sapete, le regate si svolgeranno a Valencia e, quindi, in orari, per noi, un pochino più umani (coincidenti con i normali orari di ufficio! Saranno contenti i nostri datori di lavoro!).

Come si dice: "Vinca il migliore" a cui, ovviamente, c'è da aggiungere con augurio nazionalistico: "Speriamo che i migliori siano i teams italiani".

Ma ecco il sommario del calendario:

Ø 3 - 7 Aprile 2007: LOUIS VUITTON ACT 13 - E' l'ultima opportunità per vedere tutti i 12 team della 32ma America's Cup regatare insieme. Terminato l'act, infatti, il Defender Alinghi si allenerà per conto suo, lontano dai challenger impegnati nella Louis Vuitton Cup

Ø 16 Aprile - 7 Maggio: ROUND ROBIN - Undici team alla conquista delle semifinali. Alla fine dei due gironi, soltanto quattro team accederanno alle semifinali. Gli altri saranno eliminati.

Ø 14 - 25 Maggio: SEMIFINALI - La pressione cresce: sono rimasti solo 4 team in gara. Chi sarà il challenger finalista? Nessun errore è permesso, nessuna regata è più scontata.

Ø 1 - 12 Giugno: FINALE - E' la fase finale delle regate di selezione sfidanti. Solo due team sono rimasti in gara. Il vincitore della Louis Vuitton Cup avrà il diritto di sfidare il Defender Alinghi nel 32mo Match di Coppa.

Ø 26 Giugno - 7 Luglio: 32nd AMERICA'S CUP MATCH - Finalmente, dopo due mesi passati 'in isolamento' ad allenarsi in casa e ad osservare lo svolgimento della Louis Vuitton Cup, il Defender Alinghi ritorna in gioco, per affrontare il challenger designato. Adesso Alinghi deve difendere il trofeo

A partire dal numero di febbraio-marzo 2006 del notiziario abbiamo introdotto la sezione "Rubriche", iniziativa che ha riscosso, sentendone i vari commenti, un buon successo. Per motivi editoriali siamo stati costretti a sospenderla per questa uscita. Riprenderemo comunque a pubblicarla nei prossimi numeri.

Ma ora basta chiacchiere e piacevole lettura.

Alessandro Bellomo

MOBY DICK

Emerganze Nautiche



MARE VOSTRUM?

Giù le mani dal nostro mare!

Forse qualcuno non se n'è ancora accorto, ma ci stanno espropriando il mare. Non ci credete? Andiamo per ordine. Leggo da Italiavela, il quindicinale diretto da Cino Ricci, dello scorso novembre, che l'Ucina esulta per il buon andamento dell'industria nautica italiana: + 9% nel 2005 (molto più dell'incremento del PIL nazionale), per un valore di circa 2.500 milioni di euro. Lunga vita alla nautica italiana, allora! Calma. Se andiamo a vedere cosa si nasconde dietro queste cifre incoraggianti, scopriamo che si tratta per la massima parte di cantieristica di lusso: megayachts a vela, ma soprattutto a motore, destinati a nababbi mediorientali, industrialotti locali, faccendieri e parvenues nostrani, bottegai di quartiere e burinume vario.

Peccato non poter condividere l'esultanza dell'Ucina e del suo presidente Anton Francesco Alberoni il quale, peraltro, a dire il vero e bontà sua, ha anche una parola di comprensione per le difficoltà che affliggono la piccola nautica. "i problemi sono i porti, ma non solo questi. Bisogna provare a cambiare mentalità, iniziando a pensare ai servizi per la piccola nautica, ai porti a secco, alle strutture leggere, non impattanti. Non bisogna sempre pretendere di costruire nuovi porti. Si possono utilizzare spazi nei porti già esistenti, distribuiti ampiamente (sic!) sul territorio nazionale. Si possono costruire strutture a secco, che ospitano facilmente imbarcazioni fino a 10-12 metri: si chiama al mattino e ti mettono la barca in mare; alla sera, quando si torna, la tirano a terra".

Questo il punto di vista del presidente Ucina. Ora, a prescindere dall'opinabile affermazione che i porti esistenti sono sufficienti e distribuiti ampiamente sul territorio nazionale (com'è noto, invece, nella sola Costa Azzurra vi sono più attracchi dell'intera penisola!), c'è da riflettere sull'eventualità di introdurre anche nel nostro Paese i sistemi a secco di cui parla il dottor Alberoni. Provate a immaginare cosa significa avere la vostra barca impilata in un silos, tipo parcheggio cittadino! Forse il presidente Ucina quando parla pensa ad armatori che fanno dell'imbarcazione uno status symbol oppure che la utilizzano quelle



due settimane l'anno, magari ad agosto, per riprenderla poi al massimo durante qualche ponte festivo.

Personalmente non credo che questa proposta possa rappresentare una soluzione accettabile per chi ama andare in barca ogni volta che ne ha la possibilità e il desiderio. Tenere in secco la barca, salpare e alare ogni qualvolta si vuole prendere il mare avrà sicuramente dei costi e di sicuro non lievi. E poi come la mettiamo con il deprimente spettacolo di porti zeppi solo di velieri king-size o di ferri da stiro formato magnum, che trasudano di conti correnti a molti zeri e di cromature, lì a fare bella mostra di sé lungo banchine dai tappeti rossi, con le modeste barchette a vela relegate in secco, ad aspettare pazientemente di essere riportate nel loro ambiente naturale.

Purtroppo il business della nautica ha ingranato il turbo e sta ormai marciando a tutta forza verso i grassi profitti che si profilano all'orizzonte della nuova portualità. E così i costi dei posti barca diventano ogni anno più proibitivi. Laddove fino a poco tempo fa si pagavano da 5 a 6 milioni l'anno, ora si deve essere disposti a sborsare 7-8 mila €. Che si tratti proprio di un grande business (anche perché spesso accompagnato da "audaci" speculazioni immobiliari) lo dimostra il fatto che sui porti in costruzione o in ristrutturazione hanno da tempo allungato le mani palazzinari del calibro dei Caltagirone o dei Ligresti, gente da cui non è certo realistico attendersi sconti.

Complice l'eccesso di domanda, ma anche la tendenza in atto verso la realizzazione di impianti sempre più ridondan-

ti di inutili sovrastrutture e opinabili servizi, palesemente rivolti a un target dall'elevata capacità di spesa e per questo assai esigente, i nuovi marina costano e costeranno sempre più, costringendo molti piccoli armatori a disfarsi della propria imbarcazione (una tendenza già evidenziata, peraltro, dal calo nel mercato dell'usato dei prezzi delle barche di piccole e medie dimensioni).

Eppure ci sarebbe modo di far convivere le esigenze degli Onassis e dei trentapiedisti. Basterebbe dotare i marina, oltre che dei soliti yacht clubs, ristoranti scic e negozi alla moda, di banchine destinate al piccolo diporto, con servizi ridotti all'essenziale, senza tanti fronzoli: un corpo morto, due bitte d'ormeggio e stop, con gli allacci che si pagano a parte o, ancora, posizionare dei gavittelli negli avanporti, dove le barche possano sostare alla ruota, al sicuro, senza che i loro proprietari debbano svenarsi per mantenerle.

Se poi volessimo risalire più a monte, dovremmo chiederci perché amiamo il nostro mare meno degli svizzeri, ovvero perché noi italiani non abbiamo una cultura del mare degna di tale nome, circostanza da cui discende - credo - la mancanza di una politica della nautica diffusa (se proprio non vogliamo chiamarla "popolare"). Una lacuna grave per un popolo che dal mare è contornato, avvolto, bagnato, non assediato, una lacuna che richiederebbe molta più attenzione da parte della politica e,



soprattutto, della scuola.

E' curioso che noi, popolo di poeti santi e navigatori, non si ami il mare. Forse per un antico e perdurante retaggio storico: un tempo dal mare provenivano gli eserciti invasori, i pirati che mettevano a ferro e a fuoco le città costiere per deprenderle. Non si spiega altrimenti perché un paese che ha uno sviluppo costiero enor-



MOBY DICK

Emerganze Nautiche

me, misurato in più di 7000 chilometri, guardi alle persone che coltivano la passione dell'andare per mare come a un obiettivo privilegiato del fisco perché dedite - questa la loro colpa - ad attività considerate in fondo riprovevoli, oltretutto superflue. E' paradossale che mentre si ritiene socialmente accettabile possedere un ingombrante fuoristrada da 100.000 euro, di quelli che spesso si arrampicano sui marciapiedi delle nostre città producendo quantitativi industriali di scarichi inquinanti, essere armatori di un mezzo di trasporto assolutamente ecologico come una barca a vela, che magari ha un costo di molto inferiore, sia biasimevole in quanto inter-

pretato come un inequivocabile sintomo di opulenza.

E' ora di dire basta a questo assurdo pregiudizio sociale. La nautica minore merita di essere protetta e incoraggiata. Lo

merita perché il mare non può essere solo appannaggio dei ricchi ma è anche di chi ne ha rispetto e cultura. Perché navigare è una passione che unisce coloro che amano la natura e non solo quella che va in onda in televisione. Perché nei grandi orizzonti blu sta ormai l'unico vero senso di libertà e di avventura che ci sia ancora concesso provare. Perché amare il mare è abbracciare una filosofia di vita, è respirare dell'aria pura che ci aiuterà forse a sopravvivere a un'esistenza che, non contenta di intasarci di veleni i polmoni, cerca anche di cancellare la nostra anima. Non lasciamo che ci espropino anche quella.

Stefano D'Almo

VITA SOCIALE

Buon vento per Freedom !

E' con una certa soddisfazione che vi racconto di questo ultimo Campionato Invernale WEST LIGURIA di Sanremo appena terminato. Freedom partecipava in Classe Libera vincendo alla grande con 8 primi e 2 secondi posti nelle dieci prove disputate. Chi mi conosce sa bene che non è il primo campionato che vinco, sa anche che la Freedom è una barca molto tirata e competitiva, perfettamente attrezzata e con bellissime vele, e anche se ormai ha i suoi bei vent'anni di regate sulle spalle, comunque ha molte possibilità di piazzarsi bene.

Però nel Campionato di Sanremo le barche sono quasi tutte molto tirate, gli equipaggi sono molto agguerriti quindi aver realizzato così bei risultati mi rendono molto orgoglioso. Allora vi voglio dire che cosa ha fatto la differenza

prua e più velocità di loro. Purtroppo in quella uscita non avevo a bordo un gennaker, così il confronto con gli altri era sempre solo di bolina. Così dopo quell'allenamento siamo andati in regata con un certo entusiasmo ma ancora un po' perplessi ed insicuri: "chissà se riusciremo a fare così bene anche in regata!". Poi le regate sono cominciate e nel primo weck end in tre regate abbiamo subito fatto tre primi posti, anche se ancora non avevamo il gennaker. La mancanza di quella vela poi si è rilevata non penalizzante per chi partecipa in classe libera, visto che per regolamento a chi lo usava veniva applicata una penalizzazione del 5 % sul tempo reale di tutta la regata, mentre il guadagno in velocità sul solo lato di poppa non era sufficiente. Così anche se nel frattempo mi ero procurato un gennaker per il resto del campionato, poi non l'abbiamo mai utilizzato. Infatti poi abbiamo verificato che noi di poppa con le vele a farfalla siamo quasi sempre arrivati davanti in tempo reale ai nostri avversari che invece mettevano il gennaker. Anche qui il merito è sicuramente da attribuire un po' all'attenzione con la quale io come timoniere governavo la barca, ma moltissimo alla cura con la quale Ivan e Paolo regolavano le scotte del genoa, Andrea, attentissimo prodire teneva ben aperto con il mezzo marinaio la vela di prua, e Claudio che si curava la randa con grandissima passione. Che bravi ragazzi!

Alla fine del primo W.E. poi, mentre tornavo a Torino in macchina, come è mia abitudine mi sono rifatto mentalmente tutte le tre regate, così mi son reso conto che tutte le volte che ci eravamo ingaggiati con le altre barche siamo sempre riusciti a regolarci meglio di loro e pian pianino gli siamo andati via, abbiamo sempre fatto delle partenze "sparate", nelle virate eravamo più veloci e più precisi, non abbiamo quasi mai sbagliato

un bordo e alla prima bolina siamo quasi sempre arrivati primi in boa, poi via di poppa... dove rimarcavamo gli avversari che anche se più grandi di noi e impiegando il gennaker al massimo ci affiancavano o ci passavano di poco. Ma poi in boa le nostre manovre, virate o strambate erano sempre perfette così i risultati ci hanno premiati. Questo Campionato è stato particolarmente fortunato e divertente anche grazie al tempo che è stato sempre bello. Così siamo riusciti a fare ben 10 regate, tutte disputate con la massima concentrazione, ottenendo sempre i migliori risultati. Un'altra bella novità per la Freedom è stata la presenza a bordo di una simpatica e grintosa signora, Liliana, la compagna di Cesario che viene in barca con me già da parecchi anni. Bene, Liliana anche senza esperienza di regata una volta a bordo è subito entrata in sintonia con tutto l'equipaggio. Per motivi pratici l'abbiamo messa al piano, che è il posto più sicuro della barca, con la raccomandazione a Cesario,



che prima svolgeva quel ruolo, di tenerla d'occhio perché non facesse "casini"... Raccomandazione inutile: dopo la prima uscita Liliana era subito diventata "una pianista da concerto". Brava Liliana!

Voglio anche parlarvi dei nostri avversari. C'era un Hanse di 45 piedi, un Dufour 40, un Comet 38, un SunOdyssey e un Sun Fust 37, un Buenaonda 36, un First 31.7 etc etc., ma la più

4



quest'anno: l'equipaggio di giovani e agguerriti "marinai" che mi ha mandato la LNI. Pensate che son saliti sulla Freedom per un allenamento appena una settimana prima del campionato, ma subito ho visto la grinta con la quale si impegnavano nelle manovre. In mare andavamo a cercare le migliori barche che anche loro si allenavano e ci ingaggiavamo facendo tutte le più scrupolose regolazioni, così facevamo quasi sempre più

temibile era "SINAPSI CASUALE" un J24 grantosissimo che anche se portato da soli due di equipaggio: Raffaele e Francesca, una bella coppia.

Ci hanno fatto soffrire per tutto il campionato, anche perché essendo molto più piccoli di noi gli pagavamo un compenso di tempo di dodici minuti e più, quindi non potevamo nemmeno marcarli... Con loro la prima regata l'abbiamo vinta per 7 secondi, la quarta



l'hanno vinta loro per 57 secondi, poi man mano che il nostro equipaggio si specializzava sempre più i distacchi sono aumentati. Comunque alla fine si sono classificati secondi e per manifestare loro la nostra simpatia ho pensato bene di fargli come omaggio il mezzo scafo della loro barca, sapete che sono un discreto modellista..... Bene anche quello alla premiazione di Sanremo è molto piaciuto. Applausi calorosi.

Alla fine abbiamo avuto molti complimenti da tutti, siamo stati premiati invece che con le solite coppe con un bel modellino a mezzo scafo. Che combinazione per un modellista come me.....

Così siamo anche andati su LaStampa con un bell'articolo con foto dell'Equipaggio!

E adesso che facciamo? La LNI vuole che continuiamo a far regate anche a più alto level-



lo e se avremo qualche posto libero ci manderà qualche volontario "allievo". Bene la Freedom è pronta, io anche, se qualcuno vuol venire si prenoti, due o tre posti liberi probabilmente ci saranno. Il Calendario lo trovate sul mio sito: www.sergiobonaventura.it

BUON VENTO a tutti!

Sergio Bonaventura

Bravo Sergio congratulazioni!

E' con immenso piacere che esprimo la gratitudine del Consiglio Direttivo e quella dei soci della Sezione di Torino, per il bel risultato ottenuto da "Freedom", in classe Libera al Campionato Invernale del West Liguria 2006-2007.

Si! parlo proprio di gratitudine, perché il risultato è stato ottenuto da un equipaggio composto da tutti soci della nostra Sezione, e alcuni alle prime esperienze, questo, grazie alla passione che spinge Sergio a frequentare i campi di regata come il WE, coinvolgendo soci che come lui: condividono lo spirito di aggregazione, l'amore per il mare e la passione per la vela.

Infatti, l'equipaggio vincente era formato da soci, che dopo aver frequentato uno dei tanti corsi (patente, derive, ecc.), anche se con poca esperienza di regata, hanno trovato modo di frequentare un campionato importante e soddisfare la loro passione. Ecco perché siamo grati a Sergio e a tutto il suo equipaggio, perché interpretano in pieno lo spirito che anima la nostra Associazione.

Quest'anno altre barche con i colori della LNI di Torino hanno frequentato il WL, ottenendo risultati di prestigio. Si sono distinti: "Heaven Can Wait", il Beneteau 40.7 di **Albino Picco**, che da anni tiene alti i nostri colori, classificatosi quest'anno al terzo posto nella sua classe, ma non

finisce qui perché il grande Albi frequenta i più importanti campi di regata, nazionali e internazionali, anche nell'equipaggio di HCW molti sono i nostri soci, così come su "L'isola che non c'è", un Beneteau 31.7 di **Antonio Venturello**. Da sottolineare il risultato di **Alberto Musso** con la sua Jaro VII, un nuovissimo X-Yacht 35 One Design, timonato da Beppe Zaoli che ha vinto nella sua classe tutte le prove valide, ed è risultato secondo in overall a ridosso di un 42 piedi. Complimenti a tutti e un grazie da parte di tutta la Sezione di Torino.

.ek.

5

Calendario Corsi

Riportiamo il calendario dei prossimi corsi in programma ad esclusione di quelli di patente entro le 12 miglia e senza limiti:

- **Derive ragazzi e adulti:** inizio lezioni teoriche in sede il 12 Aprile 2007, inizio lezioni pratiche a Viverone il 15 Aprile 2007
- **Derive bambini:** inizio lezioni a Viverone il 15 Aprile 2007
- **Stage Optimist:** a Sanremo il 14/15 aprile per i chi frequenta il corso di Perfezionamento
- **Meteorologia:** inizio tra la fine Aprile e l' inizio di Maggio 2007 (la data esatta e' ancora da definire. Informazioni si potranno avere tra qualche tempo presso la Segreteria)
- **Dalla navigazione astronomica a quella digitale:** iniziata il 20 febbraio..

Vasche da bagno e affini..... (storia di velisti e di vasche da bagno)!

Mi presento: sono Alberto, un piccolo velista, e vi voglio narrare una breve storia...parafasando un celebre titolo, "DUE FRATELLI IN BARCA (per non parlar del padre!)".

La prima volta che varcai un inesorabile cancello della "LNI" (acronimo che sta



Alberto e Luigi

per: Lasciateci Navigare...Illusi), non mi sarei mai aspettato d'iniziare una simile avventura; subito mi ritrovai nel mezzo di numerosi oggetti particolari, galleggianti e oscuri, che chiamavano barche, e la terra ferma era smarrita (forse qualcuno ha già scritto parole simili?).

Esse avevano i nomi più strani che mai orecchio umano udì: alcune erano piccole piccole, come vasche da bagno, e, solo dopo un po' di tempo, capii che quelli erano i mezzi più adeguati alla mia età e che, fatte salve debite eccezioni, il bagno era di fondamentale importanza non farlo.

Fu mio fratello Luigi ad iniziare, la carriera del piccolo velista, anche se, a volte, provocò disastri paragonabili a dei piccoli uragani.... io seguì il suo esempio, cercando di fare meno pasticci, maabbiate comprensione e aprite il vostro cuore ai giovani che ci provano!

Correva l'anno.....(correva molto e non mi ricordo più quale fosse), quando andai a vedere mio fratello veleggiare, durante uno dei suoi primi corsi, e dopo un po' di tempo mi fui colto da ventosa e insana passione.

All'improvviso, per seguire l'esempio di mio papà, mi ritrovai iscritto alla sezione di Borghetto Santo Spirito (e lì, almeno questo, un primato, in assoluto, fu mio poiché ero il più giovane socio) ma, nel frat-

tempo, per rompere il ghiaccio con la vela (perdonatemi il bisticcio di parole!), con mio fratello, frequentai il primo corso nella base di Viverone.

Fin dall'inizio ci trovammo a nostro agio: tanti nuovi amici, momenti e avventure indimenticabili, ambiente sereno

Così veleggiai anch'io e da quel momento cominciarono le mie sofferte sconfitte durante le regate.

Dopo un lunghissimo e quasi interminabile periodo (pochi anni!) iniziai a capire il funzionamento di quella tremenda e piccola vela che cazzando cazzando e ancora cazzando "all'infinito", alla fine si fermava e, intanto, vedevo gli avversari produrre fuoco dalla loro poppa e scomparire all'orizzonte, piccoli infinitesimi punti in un mare sconfinato.

Ma, col trascorrere del tempo, "accesi la miccia" e cominciai a sfrecciare (si fa per dire!) via (finalmente!) distanziando gli avversari, seminandoli (poche volte) e dirigendomi verso la linea di arrivo (forse), pur non trovando le boe giuste durante il percorso e a volte sbagliando pure il tipo di regata.

L'avventura continuò per laghi e per mari, nonostante tutto e tutti, conoscendo sempre più appassionati amici della vela e di tutte le attività che si possono fare nelle sedi LNI.

A volte siamo stati costretti a rinunciare alle uscite in barca, a causa delle cattive condizioni del mare e del tempo che rendevano la navigazione impraticabile.

Nonostante ciò, era affascinante, in estate, sedersi a poca distanza dalle onde, bevendo una bibita o mangiando un gelato, e, senza pensare a quei fastidiosi compiti delle vacanze che ci attendevano, godendosi il meritato riposo.



Luigi: primo o ultimo?

Durante la nostra attività, è stata istituita la scuola di vela a Borghetto S.S. e così ho subito perso il mio primato ma ho conosciuto i nuovi allievi e, tra di loro, mi sentivo un veterano.

Frequentare altri piccoli velisti è un modo intelligente e simpatico per trascorrere il tempo libero, e, quindi, abbiamo cercato e cercheremo ancora di invitare altri bambini a partecipare.

Nel periodo estivo, per evadere dal grande caos delle spiagge, è bello allontanarsi

dalla riva e, dopo aver percorso il corridoio d'uscita davanti alla base nautica, immergersi nel grande silenzio; sono solo le onde del mare, che infrangono la prua, a far rumore e, se il vento è favorevole, ci si può ritrovare in pace con se stessi e con la natura!

Durante i corsi, inoltre, gli istruttori cercano d'instaurare un buon rapporto di amicizia con tutti i partecipanti e, soprattutto, d'insegnare, nel miglior modo possibile (con infinita pazienza) a manovrare quelle tremende vasche da bagno (scusate, volevo dire barche)!

In tutte le sedi si esegue, al fine di non perdere per sfinimento gli allievi, un accurato programma (altrimenti detto "NAVIGA-



Alberto su vasca da bagno LNI

ZIONE GASTRONOMICA") di sostentamento e supporto psico-fisico ai velisti:

- Albenga: ottima cioccolata calda;
- Genova: delizioso "pan duse xeneise";
- Ostia: spaghetti alle vongole;
- Trieste: la pinza;
- Grado: ottima polenta!
- Borghetto: angurie in tutte le stagioni (senza conservanti) con squisiti gelati.

Ah scusate! Non posso dimenticare Viverone, con le famose grigliate e le insuperabili torte fatte in casa, divorate con tanta allegria!

Insomma, consiglio a tutti i "giovani" (a chi lo è o a chi tale si sente!) di provare, almeno una volta, l'esperienza della LNI.

Tutto bene? Nessun difetto? Niente che non va?...beh, qualcosa che non va c'è: unica nota dolente..... i Presidenti "e gli organi collegiali"....che non ascoltano, con attenzione, le mie proposte innovative!

Progetti svariati, innovativi, rivoluzionari, galattici... dall'utilizzo delle barche come vasche per allevamento e ripopolamento pesci (già pronti per la pesca senza dover uscire per andare a pescare!) alle prue rinforzate con lame di acciaio per 470, adatte alla navigazione invernale al lago (ghiaccio).



ciato) e così via!

Ah! Mi dimenticavo che le barche utilizzate per la sperimentazione, ovviamente, sarebbero esclusivamente quelle dei Presidenti.

Ma adesso basta! Io e mio fratello abbiamo deciso di smettere!

Smettere!? Dopo tutto ciò che ho scritto sin qui? Palese e grossolana contraddizione!

...smettere di soffrire durante le regate:



Famiglia Demarchis con Alberto impegnato in un passaggio difficoltoso

questo volevo dire (che cosa avevate pensato?)!

Dopo numerose riflessioni, abbiamo deliberato che l'unica soluzione è di cambiare la barca: dopo un'accurata scelta mio fratello è riuscito a trovarne una, sicuramente vincente, anche se leggermente più impegnativa, come potete vedere nella foto...

Buon vento a tutti!

Alberto Demarchis

Notizie da Viverone

E' una mite giornata di febbraio.

Il vecchio, misterioso, arcano Inverno, che sbuca dal cuore della Terra ad appuntamenti fissi e che va ora spargendo a raffica freddo e gelo, e ora, con la dolcezza e lo stupore d'un bimbo, giocando con candidi fiocchi che fa volteggiare nell'aria, attingendo dal pesante sacco che tiene sulle spalle ricurve, quest'anno, con i suoi rigori, ci ha appena sfiorati. Gravato dal fardello di mille e mille "primavere", di stagioni che ormai non si contano più, sfinito nell'esercizio di tanta già palesata generosità, forse di tanto in tanto pensa a sé e si nasconde in qualche remoto angolo, dove poter sostare e avere riposo, oppure, stanco dei soliti percorsi, sceglie strade diverse e va altrove a distribuire i suoi doni.

Così da qualche tempo, il sole, sfuggito a una puntuale prigionia, ha liberato luce, e la campagna circostante il lago sembra già essersi scrollata di dosso il lieve torpore che, stavolta, l'ha soltanto accarezzata dolcemente. Il lago è ancora silenzioso, ma non dormiente, e da qualche tempo dai giardini vicini hanno preso a sorridergli i fiori splendenti della forsizia e quelli del profumato calicanto, e qualche ardito velista già ha ripreso a solcarlo.

Ecco, in questo momento, sta arrivando Riccardo, assiduo frequentatore biellese della base di Viverone, che subito corre a mettere in acqua la sua barchetta.

Io sono con Stefano, il nostro giovane decoratore (è il mio figlioccio e mi ha dato un aiuto veramente notevole), che sta ultimando i piccoli, ma molteplici lavori, che non si potevano più rimandare, per poter disporre di un decoroso punto di distribuzione bevande, al fine di offrire un servizio che speriamo apprezzabile e che ci ha permesso di sostenere, grazie ai piccoli guadagni che abbiamo custodito con trepidazione, le spese

necessarie per il rinnovo, seppur solo parziale, del locale.

Stefano (Colorificio "Decor-plast" di Brandizzo) ha tinteggiato le pareti del "baretto" e la parete laterale, ha verniciato infissi interni ed esterni, rifinito i lavori già iniziati di rimodellaggio del soffitto dell'auletta e si è impegnato anche in tante piccole mansioni che, richiedendo varie competenze, sono state sempre trascurate.



Giorgio Rigazio e Sergio Boschetti in allenamento sullo splendido lago

Ora è appena sceso dal tetto, dove ha siliconato le fessure che, ultimamente, hanno comportato problemi all'interno, rendendo impermeabile i punti della copertura più provati dalle intemperie e dagli agenti atmosferici in genere.

Prossimamente, ma entro l'anno, come già concertato, provvederà alla ristrutturazione e alla tinteggiatura della parete frontale dell'auletta, che, al momento, è un disarmonioso assemblaggio di tavole di legno.

I lavori, ancora e davvero tanti, sono annotati tutti sul calepino, ma, forse, sono proprio queste necessità, queste urgenze che stimolano l'impegno, che ci costringono a porci, di volta in volta, nuovi obiettivi e traguardi, e soprattutto il desiderio di poter accogliere soci e amici in un luogo che cerchiamo di abbellire, di rendere lindo e sempre più decoroso.

Lungo il percorso iniziale che digrada

verso il lago, da qualche tempo sono state sistemate vecchie e inutilizzate barche, oggetti ormai anonimi, appartenuti chissà quanto tempo fa a chissà chi, oggetti su cui il tempo ha esercitato da tanto la sua usura... Giacevano inosservate tra l'erba, nell'incuria e nella dimenticanza. Ma anche gli oggetti hanno un'anima: conservano un po' di quella di coloro a cui sono appartenute, o si possono rianimare con quella di chi si prende nuova cura di loro. Come i relitti cullati dal mare, di proprietà di nessuno, che apparterranno da quel momento in poi a chi li trova e sa vedere in essi l'antica bellezza, torneranno fra poco a sorridere con rinnovato colore e, riempite di humus e soffice terra, riprenderanno vita, seppur in forma diversa, pronte ad accogliere fiori... E la poesia non finirà.

Lavori a parte, è in programma, nella bella stagione, l'organizzazione di alcune feste, di pranzi (come quello dello scorso anno, quando abbiamo avuto l'onore di avere come chef d'eccezione Giorgio Rigazio, col quale, di sicuro, concerteremo altri incontri), di momenti d'intrattenimento, di cui si interesserà, a livello organizzativo, il responsabile della sede, il nostro simpatico, effervescente, "esplosivo" Antonio, e per le singolari coreografie "mangerecce", come liste dei "menu" presentate con espressioni efficaci e vive del dialetto piemontese, il nostro davvero "impareggiabile" e fantasioso Felice. Il tutto per trasformare la base di Viverone in un piacevole punto di ritrovo per tutti gli amici appassionati di vela. Ora, però, bisogna pensare a rifrequentare la sede, a riaprire il locale, a impegnarsi nuovamente, per poter, nei limiti del possibile, offrire sempre il meglio

M.G.C.

Prossime Attività

Attività sportiva a Viverone (calendario delle regate)

Domenica 27 maggio 2007 ore 12.00 Regata di apertura Trofeo Ferrari

2 prove, per derive tutte, cabinati tutti.

Domenica 29 ottobre 2007 ore 12.00 Regata di chiusura LNI Trofeo Venè per derive tutte e cabinati tutti

Ricordiamo anche le regate organizzate dagli altri circoli velici che si affacciano sul lago

CNT domenica 22 ottobre 2007 ore 12.00 Regata chiusura Tr. Bracchi 2 prove per tutte le classi

Prossimi Appuntamenti Tematici

Lieti

Giovedì 29 marzo ore 21.00

Nel corso dei secoli, i mari sono stati solcati da un enorme numero di navi piccole o grandi, lente o veloci, provenienti dai quattro angoli della Terra. Hanno navigato ovunque con comandanti ed equipaggi spinti da puro istinto d'avventura oppure da necessità commerciali. Le forme hanno subito evoluzioni nel corso dei secoli. L'importanza dei traffici marittimi è stata testimoniata nel tempo, da numerose rappresentazioni sulle monete. Attraverso lo studio della numismatica, possiamo risalire alle tecnologie di costruzione delle navi nel corso dei secoli e al tipo di merci trasportate.

Su questo tema il giovedì 29 Marzo 2007 alle ore 21:00 presso la sede della LNI sezione di Torino, il Prof. Aureliano Bertone, terrà una conferenza dal titolo: "Navi e navigazione attraverso le monete antiche".

Vi aspettiamo!

Quote d'iscrizione alla Lega Navale per l'anno 2007

Il rinnovo dell'iscrizione alla Lega Navale si può effettuare tramite bonifico bancario o C/C Postale al seguente indirizzo:

Banca Regionale Europea - Codice banca 6906 - Codice sportello 1004 - Numero di conto 11099

Causali da segnalare e relativi costi:

Nuova iscrizione (sup a 25 anni)	Euro 75	se con GVT (con FIV) Euro 105
Rinnovo iscrizione (sup a 25 anni)	Euro 55	se con GVT (con FIV) Euro 85
Nuova iscrizione (tra 18 e 25 anni)	Euro 40	se con GVT (con FIV) Euro 70
Rinnovo iscrizione (tra 18 e 25 anni)	Euro 30	se con GVT (con FIV) Euro 60
Iscrizione o rinnovo per ragazzi inf. a 18 anni	Euro 20	se con GVT (con FIV) Euro 40

Dal 1° aprile maggiorazione del 10% e dal 1° giugno al 30 settembre 20% sul rinnovo

Per ulteriori informazioni telefonare in segreteria al 011-6197643

ORARIO DI SEGRETERIA: dal Lunedì al Venerdì dalle 16.00 alle 19.30

www.lnitorino.it

e-mail torino@leganavale.it

**Conto Corrente Postale
n. 68395896**

**Bonifici bancoposta:
ABI 07601 CAB 01000**

Dal 1° aprile le quote di rinnovo sono: soci ordinari € 60,00 Soci tra 18 e 25 anni € 33,00

Dal 1° aprile maggiorazione del 10% e dal 1° giugno al 30 settembre 20% sul rinnovo LNI

**Rammentiamo che la tessera FIV è compresa nella quota d'iscrizione al Gruppo Vela Torino
(non può essere rilasciata senza iscrizione al GVT)**

Si rammenta che l'iscrizione alla LNI scade il 31 dicembre di ogni anno!