



DATE VELA VENTIS



Diporto Velico Veneziano

Gennaio 1999

Dal Comitato di redazione a tutti i Consoci

Cari Consoci,

il nostro notiziario è in evoluzione e questo numero, il primo del 1999, si presenta con una nuova veste grafica. Molto semplice e sobria, è certamente migliorabile, magari grazie a qualche suggerimento.

Il comitato di redazione è al momento formato da un piccolo gruppo che speriamo si possa allargare. Come sempre, il nostro notiziario (perché rimane il notiziario dei soci) si occuperà di tenerci informati di quanto accade all'interno del nostro circolo, con articoli e notizie di vario genere scritte da chiunque fra i soci voglia far condividere un'esperienza o desideri fare una comunicazione. I contributi di tutti sono benvenuti e anzi richiesti. Più numerosi saranno gli interventi e più interessante e divertente sarà la lettura di queste pagine.

Come vedrete dal sommario questo numero comprende un intervento del Direttore sportivo, che ci aggiorna sui risultati agonistici ottenuti di recente dagli atleti del DVV.

Sempre nella pagina sportiva, l'Associazione Vela al Terzo anticipa il proprio calendario delle regate (alcune date sono comunque da confermare).

Abbiamo poi gli amici americani del "Patient Lady", che stanno trascorrendo l'inverno al Diporto e che hanno accettato di raccontare la loro esperienza.

I soci Nino Zorzetto e Paolo Bonafini ci fanno riflettere su alcuni aspetti tecnici, molto importanti per la "salute" della nostra amata barca!!

Per quanto riguarda i rapporti del DVV con l'Amministrazione, il Vicepresidente, Sergio Puggiotto, ci aggiorna sulla situazione dei lavori ai servizi igienici. Il Consiglio Direttivo ci informa, nello su alcune nuove iniziative del nostro circolo. Infine troverete l'interessante pagina delle recensioni, a cura dell'infaticabile lettore, Paolo Camurri.

Nei prossimi numeri inseriremo la rubrica del

"Compro e vendo" per far arrivare a tutti i soci gli annunci che sono esposti all'albo.

Ci piacerebbe, inoltre, raccontare, magari anche attraverso qualche immagine, la storia della nostra Associazione e anche per questo contiamo sul contributo di tantissimi soci.

Chi volesse collaborare con un articolo, una comunicazione o un semplice suggerimento, può chiamare la segreteria del DVV lasciando un messaggio o inviare un fax al n. 0412756207. Sarà di grande aiuto, ma non indispensabile, ricevere il materiale da inserire su dischetto (PC o Macintosh) o via e-mail all'indirizzo marecarta@pelagus.it.

Ringraziando fin d'ora coloro che vorranno partecipare, auguriamo a tutti buona lettura e un buon 1999!

Buon vento,
il comitato di redazione.

In questo numero:

- Pag. 1: Intervento del comitato di redazione
- Pag. 2: Attività sportiva: un intervento di Franco Mazzocut
Vela al Terzo: il calendario delle regate del 1999
- Pag. 3/4: Dedicato a chi è lontano e a chi viene da lontano: il racconto del viaggio dei nostri ospiti del Patient Lady, Jean e Bob Parker
- Pag. 5: Etichetta Navale: di Nino Zorzetto
L'Esperienza Consiglia: di Paolo Bonafini
- Pag. 6: Diporto e Città: un intervento di Sergio Puggiotto
- Pag. 7: Dal Consiglio Direttivo
- Pag. 8: Recensioni: di Paolo Camurri

ATTIVITÀ SPORTIVA

Ai Soci del Diporto Velico Veneziano ed agli Atleti sottomenzionati

di match race svoltasi il 18-19 luglio

Il giorno 25 novembre 1998 si sono svolte presso la Società Canottieri Mestre le premiazioni, promosse dal Comitato di Zona della XI^a Zona Veneto, degli Atleti che nel 1998 si sono distinti per i risultati conseguiti in regata. Tra gli atleti premiati dal Consiglio della nostra Zona vi sono i nostri Soci:

Anna e Marzia Breda per la classe 420
Mario Gasparini per la classe Dinghy 12 piedi
Tommaso Ghetti e Giorgio Zennaro per la classe 470

A loro vada tutta la gratitudine di noi Soci del D.V.V. per averci con successo rappresentato in regata in ambito anche nazionale ed internazionale. Come Socio e come Direttore Sportivo vorrei che da loro prendessimo esempio, non tanto per i risultati in sé stessi che sono cospicui, quanto per la dedizione allo sport della Vela che hanno con personali sacrifici, anche economici, dimostrato; di tutto questo ritengo che il Nostro Circolo non potrà ripagarli in sufficiente misura.

Mi dolgo del fatto che altri Atleti non siano nemmeno stati citati dalla nostra Zona e mi riferisco ai vincitori della prima fase della Selezione Interzonale (Veneto ed Emilia Romagna)

i fratelli Eulisse
Giovanni Boem
il neo-socio Cesare Bozzetti

arrivati primi dopo aver vinto cinque prove su cinque. Non dimentico il terzo classificato nella stessa manifestazione, Piero Saccomani con il suo equipaggio "rigorosamente" D.V.V.

Piero Saccomani
Federico Lauro
Tommy Ghetti
Alessandro Pasinetti

Regate svoltesi nel pieno del calore estivo di luglio e rese ancora più calde dallo spirito combattivo, ma sportivo, che le hanno caratterizzate in un crescendo di attachi tipici del match race. Peccato che molti Soci, pur avvisati per tempo, non si siano potuti godere lo spettacolo.

A Loro ed a quanti altri portano in regata il Guidone del nostro Circolo va il ringraziamento del Consiglio Direttivo del D.V.V. e mio personale, con l'augurio che l'anno prossimo io debba scrivere almeno dieci pagine di citazioni e ringraziamenti.

Il Direttore Sportivo, Franco Mazzocut

VELA AL TERZO

Calendario delle regate per il 1999

25 aprile - Regata di Punta S'ciopo. Un triangolo classico sulle acque prospicienti il ponte lagunare tra Venezia e Mestre.

1 maggio - Sfilata non competitiva delle barche al terzo nel Bacino di San Marco in occasione della manifestazione "Vela Venezia".

23 maggio - Regata "dea Sparesea". Un percorso che tocca alcune isole della laguna nord, famose per i loro asparagi selvaggi (in veneto, "Sparesea")

6 giugno - Regata "dei Fortini". Un percorso in laguna sud, che tocca le isole un tempo adibite a fortini difensivi e polveriere.

20 giugno - Chioggia-Venezia. La più classica delle regate, la cui coppa è ambitissima

27 giugno - Regata delle Saline. Percorso in laguna nord fino all'isola Salina e ritorno.

4 luglio - Giornata della Vela al Terzo. Regata velica, sfilata in Canal Grande e festa alla Pescheria di Rialto con la partecipazione della cittadinanza.

11 luglio - Regata dell'Isola Campana organizzata in collaborazione con la Società Canottieri Bucintoro.

25 luglio - Trofeo Crest-Lega Navale. Un percorso vasto in laguna sud, con varie isole da girare e andature molto diverse.

5 settembre - Trofeo Pagan. Un percorso a triangolo tra le isole di Poveglia e San Clemente, per onorare la memoria di Nino Pagan, padre della vela al terzo moderna.

19 settembre - Regata del Cornio Novo. Un percorso entusiasmante tra l'isola di Poveglia e il Canale dei Petroli, fino alla piccola isola del Cornio Novo.

8 ottobre - Raduno non competitivo per la chiusura di stagione con picnic in un'isola lagunare.

DEDICATO A CHI È LONTANO E... A CHI VIENE DA LONTANO...

Riceviamo da Jean e Bob Parker, nostri ospiti per l'inverno.



Thanks to all of our new friends at Diporto Velico Veneziano, we're having a wonderful winter in Venezia! "We" are Jean and Bob Parker aboard PATIENT LADY, berthed at Passerella S. Elena at DVV. Our home is Shell Point, Florida, on the northeast coast of the Gulf of Mexico, 50 kilometers south of Tallahassee, Florida's Capital. Shell Point is Tallahassee's sailing community, and the location of our yacht club, Apalachee Bay Yacht Club. Bob is a past commodore of ABYC, which is a much smaller club than DVV. ABYC and DVV are very similar in some respects, however: depths are shallow just like they are in the lagoon, and ABYC also is on a canal near Saint Marks (Saint Marks, Florida)! Our club has a web site, and can be visited at: <http://www.tfn.net/abyc>.

For years we dreamed of sailing our own boat to Europe. In 1992 we started working on the dream. That year, we bought PATIENT LADY, closed our law office and joined the Seven Seas Cruising Association. It is an organization of cruisers from all over the world that publishes a monthly newsletter of cruising notes written by members. We have newsletters on board and will share them with anyone who is interested. They have been very helpful in planning this trip. SSCA also has a home page on the web: <http://www.ssc.org>. Pilot books from the English publisher Imray, and comments and suggestions from cruisers who have preceded us, were also most helpful.

PATIENT LADY is the third sailboat we have owned over the past 28 years. She is an 11.8 meter, fiberglass (alrex cored), cutter-rigged sloop, built in 1981 in the USA. When we bought her, although she was designed for long range cruising, she was not equipped for it. Bob made a number of improvements. These included a water maker, computer for receiving weather-fax, Monitor wind vane self-steering system, radar, GPS, and SSB. We spent several more months rewiring the boat and replacing electronics that were destroyed by a lightning strike that hit our boat while at the dock. Finally, on March 12, 1995, one day before our 24th wedding anniversary, we departed Shell Point and sailed 12 kilometers east to a favorite anchorage off the Saint Mark's lighthouse. Our trip from Saint Marks (Florida) to San Marco (Venezia) took the next 3 1/2 years.

The first year, we sailed down Florida's West Coast, through the Florida Keys at Marathon, and up the Intracoastal Waterway to the Chesapeake Bay. We spent the winter of 1995-96 in Annapolis, Maryland, one of the major sailing centers in the U.S. Bob installed our diesel cabin heater that winter, a few days before a blizzard covered our decks with snow. On June 27, 1996, the two of us sailed out of the Chesapeake Bay at Norfolk, heading for Flores, Azores. Our windvane steered almost the whole way, even during gales and near gales. We arrived in the Azores July 18, and spent three weeks cruising these islands. From there we sailed a week to reach Lisboa, our continental landfall. We spent the winter of 1996-1997 in Sevilla. The summer of 1997 we sailed into the Mediterranean, along the Costa del Sol to the Balears, and to Corse. We spent last winter in Gaeta, Italia. We left Gaeta in early May. After stops in Ischia, Capri and Vulcano, we sailed around Sicilia for two months. We spent the rest of last summer in Croatia. When we leave Venezia in the spring, we plan to sail to Greece and Turkey. Our visit to Italia, and especially our time in Venezia, has been most wonderful. Thank you, DVV, and all of its members, for your hospitality and for sharing your beautiful city with us! We hope you will stop by the boat for a visit before our departure.

Jean and Robert Parker

DEDICATO A CHI È LONTANO E... A CHI VIENE DA LONTANO...

Credendo di fare cosa gradita, traduciamo il testo che ci è stato gentilmente scritto dai nostri ospiti americani, Bob e Jean Parker: abbiamo lasciato anche il testo originale inglese per chi preferisse (il traduttore capirà!!)

Grazie a tutti gli amici del Diporto Velico Veneziano, stiamo passando un meraviglioso inverno a Venezia! "Noi" siamo Jean e Bob Parker del Patient Lady, ormeggiato in passerella S. Elena al DVV. Viviamo a Shell Point in Florida, sulla costa Nord Est del Golfo del Messico, 50 km a Sud di Thallahassee, la capitale della Florida. Shell Point è il porto di Thallahassee, ed è anche il luogo dove si trova il nostro Yacht Club, l'Apalachee Bay Yacht Club. Bob è stato presidente dell' ABYC, che è un club molto più piccolo del DVV. Tuttavia ABYC e il DVV sono molto simili per certi aspetti: anche da noi le profondità sono limitate proprio come in laguna, e inoltre ABYC è vicino ad un canale che si chiama Saint Marks (Saint Marks, Florida)!

La nostra associazione possiede un sito web, che può essere visitato al: <http://www.tfn.net/abyc>.

Per anni abbiamo sognato di navigare con la nostra barca in Europa. Nel 1992 abbiamo iniziato a lavorare per realizzare il nostro sogno. Quell'anno abbiamo acquistato Patient Lady, chiuso il nostro ufficio legale e ci siamo associati alla Seven Seas Cruising Association. Si tratta di un'organizzazione di crocieristi che provengono da tutto il mondo e che pubblica ogni mese un notiziario di annotazioni di crociera scritte dai soci. Abbiamo questi notiziari a bordo e saremo lieti di condividerli con coloro che fossero interessati. Sono stati molto utili per la pianificazione del nostro viaggio. La SSCA ha anche una home page in Internet al sito: <http://www.scca.org>. Inoltre sono stati molto utili i portolani dell'Editore inglese Imray, così come i commenti e i suggerimenti dei navigatori che ci hanno preceduto.

Patient Lady è la terza barca che possediamo in oltre 28 anni. E' uno sloop armato a cutter, costruito in sandwich di termanto; è lunga 11,80 mt ed è stata costruita negli USA nel 1981. Quando l'abbiamo acquistata, benché fosse stata disegnata per lunghe navigazioni, non era equipaggiata per questo. Bob l'ha migliorata molto. Queste migliorie includono un desalinizzatore, un computer per ricevere i weather-fax, un timone a vento di tipo Monitor, un radar, un GPS e l'SSB. Abbiamo poi speso molti altri mesi per ricostruire l'impianto elettrico e sostituire l'elettronica, che erano stati distrutti da un fulmine che ha colpito la nostra barca all'ormeggio. Finalmente, il 12 Marzo 1995, un giorno prima del nostro 24 anniversario di matrimonio, abbiamo lasciato Shell Point e veleggiato per 12 km verso Est in direzione del nostro ancoraggio preferito al largo del faro di Saint Mark. Per il nostro viaggio da Saint Mark (Florida) a San Marco (Venezia) abbiamo impiegato i 3 anni e mezzo successivi!!

Il primo anno siamo scesi lungo la costa Ovest della Florida, abbiamo attraversato i Florida Keys a Marathon e siamo risaliti fino a Cheasapeake Bay lungo la Intracoastal Waterway (via di navigazione interna). Abbiamo passato l'inverno 1995-1996 a Annapolis, nel Maryland, uno dei più grandi centri velici degli USA. Quell'inverno Bob ha installato il nostro riscaldamento a gasolio, pochi giorni prima che una tempesta coprisse di neve il ponte della nostra barca. Il 27 giugno 1996, abbiamo lasciato Cheasapeake Bay a Norfolk, facendo rotta a Flores, nelle Azzorre. Il nostro pilota a vento ha timonato per quasi tutto il viaggio, anche durante le burrasche o quasi burrasche. Siamo arrivati alle Azzorre il 18 Luglio e abbiamo passato 3 settimane a veleggiare tra queste isole. Da qui abbiamo navigato una settimana per raggiungere Lisbona, la nostra prima meta continentale. Abbiamo quindi passato l'inverno 1996-1997 a Siviglia. Nell'estate 1997 ci siamo diretti in Mediterraneo, lungo la Costa del Sol, fino alle Baleari e poi in Corsica. Abbiamo trascorso l'inverno a Gaeta, in Italia, che abbiamo lasciato all'inizio di Maggio. Dopo alcune tappe a Ischia, Capri e Vulcano, abbiamo navigato intorno alla Sicilia per due mesi. Abbiamo poi passato il resto dell'estate in Croazia. Quando lasceremo Venezia, in primavera vorremmo andare in Grecia e Turchia. La nostra visita in Italia e specialmente la nostra permanenza a Venezia, sono stati i più belli. Grazie al DVV e a tutti i suoi membri per la loro ospitalità e per averci fatto condividere la loro bella città! Ci farà piacere se verrete a trovarci in barca, prima della nostra partenza.

Jean e Bob Parker

ETICHETTA NAVALE

Occhio all'ormeggio !

L'inverno è il periodo migliore per verificare gli ormeggi stanziali delle barche. Con barca a terra, è il momento di rifare o modificare gli ormeggi; con barca in acqua, è il momento di rinforzarli.

Passeggiando per le banchine rilevo un numero sempre maggiore di barche con ormeggi poco marinareschi ed insicuri.

Cavi tesi, ignorando escursioni di marea e risacca

Cavi di tipo trecciato, a volte prestirato, spesso usurati che denunciano usi antichi quali drizze o scotte.

Collegamenti con nodi di fantasia o peggio, ho visto dei cavi prestirati fissati con morsetti serrafili tipo linea elettrica!

Mi auguro che di fronte a tanta pericolosa sciatteria, si arrivi (nei circoli nautici come nei marina) alla sistemazione degli ormeggi, fatta a regola d'arte e con controlli periodici, da parte dei gestori degli spazi acquei.

Ritengo che un buon ormeggio stanziale vada realizzato con spezzoni di catena uniti con grilli a cavi tessili elastici (nailon o fiocco di nailon) del tipo a legnoli (trefoli) che permettono impiombature semplici,

utilizzando sempre le radance relative.

Provvisoriamente l'unione cavo - catena può essere fatta con un nodo di "ancorotto", se le dimensioni delle maglie della catena lo permettono, oppure un "parlato" (due mezzi colli) sul cavo.

Per aumentare l'elasticità dell'ormeggio si possono usare alcune avvertenze:

- usare catena grossa e quindi pesante.
- impiegare i "molloni", in vendita a prezzi sostenuti.
- ripiegare, come molloni, sulle vecchie gomme da scooter.

- utilizzare dei grossi elastici in paralleli al cavo.

Ricordo che i pontili galleggianti sono da preferire (particolarmente per barche piccole) a quelli fissi e così i corpi morti e le catenerie ai pali.

Avendo tutte queste avvertenze, la vostra barca vi ringrazierà e voi eviterete di trovarvi con qualche bitta scardinata dalla coperta.

In verità, ho potuto vedere anche delle bitte che hanno tenuto benissimo..... tanto da strappare un pezzo di coperta!

Penso che una navigazione felice parta da un buon ormeggio.

Nino Zorzetto

L'ESPERIENZA CONSIGLIA...

Papaya o Titanic ?!

Il mio Arpege si chiama Papaya.

Martedì 27 ottobre, verso le nove di sera, vado al Diporto Velico a Venezia per prendere roba in barca e portarla a casa.

Quando sono all'inizio della passerella alla quale è ormeggiata la prua della mia barca cerco istintivamente di vedere da lontano il pulpito, ma non lo trovo: penso ad uno spostamento temporaneo fatto dai custodi e mi avvicino.

Mi sono sbagliato : la barca è al suo posto, solo che è immersa mezzo metro abbondante in più del solito, cioè STA AFFONDANDO !!! Mi si ferma il respiro.

Sequenza mozzafiato (che neanche Bruce Willis) : corsa dal custode, ricerca della pompa elettrica del cantiere, ricerca della prolunga, ritorno di corsa alla barca, allacciamento della pompa, prova funzionamento, spogliarello completo salvo mutande, salita a bordo e

inizio svuotamento.

Per i primi ETERNI minuti ho l'impressione che la pompa non ce la faccia, poi il livello dell'acqua comincia lentamente a calare e io ricomincio a respirare.

Causa: a luglio avevo estratto il log e avevo avvitato sul passascafo il suo coperchio che è di plastica con guarnizione in gomma. Probabilmente ho stretto troppo e la plastica - flessibile in estate - ai primi freddi si è irrigidita diventando fragile: infatti si è rotta e sollevata la parte superiore del coperchio.

Danni: batteria da buttare, dinamo/starter da revisionare, cuscini cuccette e contenuto gavoni disastriato.

Consiglio: **MAI FIDARSI DELLA PLASTICA!!**

Ciao ciao

Paolo Bonafini

8 novembre '98

DIPORTO & CITTÀ

Lavori di adeguamento dei servizi igienici

Uno spazio all'interno di questo notiziario, dedicato anche agli interventi del Consiglio o di un singolo Consigliere, può contribuire a migliorare il rapporto di comunicazione che deve esistere tra questo organo di direzione ed i soci.

Tra l'altro, poiché il notiziario viene inviato individualmente, riesce a raggiungerli tutti, e questa è una condizione indispensabile per chi è tenuto a far conoscere i fatti.

Dopo questa breve premessa di carattere generale, credo sia utile informare i soci circa i famosi lavori di adeguamento dei nostri servizi igienici, ormai ridotti assai male.

Personalmente lo ritengo doveroso quale responsabile delle questioni attinenti la sede sociale.

Per il Consiglio Direttivo lo è in quanto il tempo scorre rapidamente senza che all'apparenza nulla accada. In questo caso ai soci vanno date delle spiegazioni su come non sia stato possibile impegnare materialmente la quota una tantum accantonata con l'approvazione del bilancio di previsione 1997 e cosa si stia facendo di concreto perché i lavori inizino al più presto.

Alcuni aspetti sono già stati portati a conoscenza durante precedenti occasioni ed erano prevalentemente riferiti agli inevitabili ritardi burocratici. Altri sono più recenti.

Allo stato attuale, ottenuta la necessaria autorizzazione edilizia, essenzialmente due sono gli ostacoli che si frappongono alla realizzazione del progetto.

Il primo: sulla base delle promesse fatte in prima persona dal nostro Sindaco e dall'Assessore ai Lavori Pubblici, siamo in attesa di conoscere tempi e modi per poter essere allacciati alla fossa biologica che attualmente serve lo stadio comunale.

Il collegamento di per sé risulta particolarmente facile, trovandosi la fossa biologica appena dopo il muro di confine con l'entrata allo stadio adiacente il Diporto Velico.

Purtroppo pare che alcune complicazioni in ordine all'agibilità di tale impianto sportivo a seguito dei recenti lavori di adeguamento abbiano ritardato l'iter del nostro progetto.

Così, come spesso accade in queste occasioni, per concretizzare le promesse c'è bisogno di un continuo lavoro di sollecitazione / sensibilizzazione sia presso i nostri amministratori che i loro tecnici. Da questo punto

di vista possiamo assicurare che gli input non mancano.

D'altra parte, anche volendo provvedere da soli alla realizzazione di una autonoma fossa settica, così come nel 1997 si pensò di fare (pur senza avviare le previste domande, che erano condizione indispensabile per realizzare l'intervento), questa dovrebbe essere realizzata con tutti i requisiti di adeguatezza al nostro impianto e di abbattimento dell'inquinamento biologico.

In tal caso dovremmo sobbarcarci un lavoro di non indifferenti dimensioni e dai conseguenti costi aggiuntivi allo stato attuale non quantificati (sicuramente molto alti); basti pensare che la fossa settica dovrebbe avere una capienza di circa 9 m³ per essere considerata a norma.

Ecco quindi spiegata la prima causa di tanta attesa.

Il secondo: ricordiamo tutti che attualmente sono ancora disponibili più o meno 38 milioni per la realizzazione dei nuovi servizi igienici.

Bene, sulla base dei preventivi di spesa richiesti ad alcune ditte di fiducia del nostro progettista risulta che il costo di tali nuove opere sarebbe di circa 110 milioni. E' ovvio che non possiamo sostenere un simile costo e che quindi l'opera andrà realizzata tenendo conto di quanto attualmente disponiamo, salvo un eventuale (ma probabilmente inevitabile), ragionevole, superamento di tale importo. Su questo punto ovviamente dovremo tornarci sopra e ragionare tutti assieme sul prossimo futuro.

Come avrete capito, per quanta buona volontà ognuno di noi metta nel perseguire l'interesse del nostro Diporto, gli ostacoli sono sempre dietro l'angolo pronti ad interrompere il lavoro che con meticolosità si costruisce giorno per giorno.

Siamo comunque fiduciosi di riuscire a completare quanto ci è stato dato mandato di fare, ma soprattutto speriamo che, alla luce di queste brevi note informative, se qualcuno dei nostri soci conosce sicure vie d'uscita da tale impasse si faccia avanti con proposte precise. Saremo ben lieti di avere spunti utili per raggiungere assieme l'obiettivo.

Sergio Pugiotto

DAL CONSIGLIO DIRETTIVO

Dichiarazione di proprietà

Il Consiglio Direttivo ricorda che entro il 31/3/99 ogni proprietario di imbarcazione con ormeggio presso il DVV deve rilasciare alla segreteria del Diporto Velico Veneziano la dichiarazione di proprietà e che, sempre entro il 31/3/99, se desidera rimanere in graduatoria per uno spostamento o per un'assegnazione di posto barca, deve rinnovarne la domanda.

Sito Internet del Diporto Velico Veneziano

Inoltre il C.D. annuncia la presenza del nostro circolo velico anche in internet all'indirizzo <http://space.tin.it/associazioni/bvkfm/index.html> (in costruzione) e che potete scriverci inviando e-mail a diveven@tin.it.

Scuola vela per adulti

Avrà inizio l'8 marzo e si concluderà il 17 aprile 1999 il primo corso di vela per adulti su cabinati organizzato dal DVV, quindi se avete amici e parenti desiderosi di condividere la nostra passione per la vela, affrettatevi ad iscriverli contattando la nostra Segreteria dato che i posti sono limitati. Gli istruttori e relatori saranno (in rigoroso ordine alfabetico) Paolo Bonafini, Ivano Cerini, Paolo Costantini, Marino Filippi, Mario Gasparinetti, Renato Marconato, Rudy Mazzega, Franco Mazzocut e Francesco Morassutti e li ringraziamo fin d'ora per la collaborazione.

COS'E' LA VELA?

SEI ADULTO E VUOI SAPERE COME FA UNA
BARCA AD AVANZARE CON LA SOLA
FORZA DEL VENTO SULLA VELA?

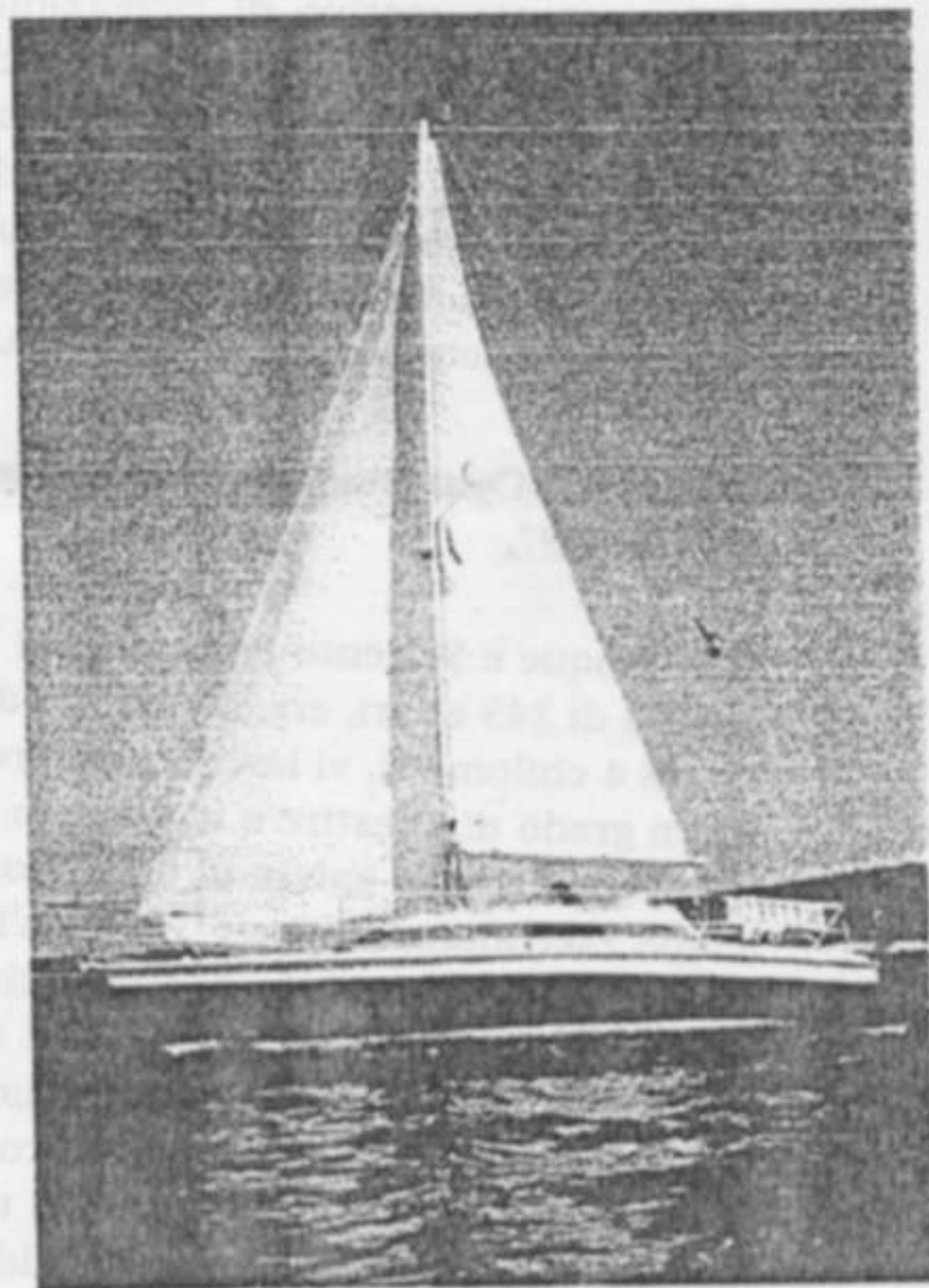
HAI VOGLIA DI IMPARARE AD ANDARE IN
BARCA A VELA?

VIENI ANCHE TU ALLE NOSTRE RIUNIONI
ED ESCI IN BARCA ASSIEME AI NOSTRI
ISTRUTTORI FEDERALI DALL'8 MARZO AL

17 APRILE 1999

Per informazioni rivolgersi alla
Segreteria del Diporto Velico
Veneziano al n° telefonico

041/5231927 oppure inviare un fax al
n° 041/5228728



RECENSIONI

CONRAD J., Lo specchio del mare, Il melangolo, Genova, 1998.

Il libro raccoglie dei saggi che l'autore scrisse, senza sistematicità, dall'inizio del 1904 alla fine del 1905, e pubblicati prima su giornali e riviste, poi riordinati in volume nell'ottobre 1906. Lo specchio del mare è la traduzione di *The mirror of the sea*, ma conviene avvertire che la parola inglese "mirror" possiede una risonanza più vasta e profonda dell'italiana "specchio". E' lecito pensare che Conrad l'abbia scelta proprio per l'estensione del suo spettro connotativo. Sul mare Conrad visse fra i sedici e i trentasei anni, percorrendolo in lungo e in largo, in una professione alla quale riconosceva di avere plasmato il suo "carattere", le sue "convinzioni", il suo "destino", e che a lui piaceva considerare scuola insostituibile per il suo nuovo impegno di scrittore. In questo libro si affacciano due importanti e correlati motivi testuali: il primo è la difesa della cultura professionale e del suo linguaggio specializzato contro ogni tradimento o annacquamento che "quelli di terra" potrebbero operare. Il secondo e più importante motivo di ricreazione nostalgica è visibile nell'insistito richiamo alla alte qualità umane presenti in un mestiere "basso" come quello della navigazione e al valore che operazioni quotidiane generalmente classificate come pure e semplici 'tecniche' possono assumere nel compimento di un'impresa collettiva come la vita su una nave.

DAVIS R., Costruttori di navi a Venezia, Neri Pozza, Vicenza, 1997.

Tra Cinque e Seicento l'Arsenale di Venezia copriva un'area di 245 ettari, era circondato da mura e fossati lunghi 4 chilometri, vi lavoravano circa 2.000 uomini, era in grado di allestire e mettere in mare, in caso di emergenza, trenta galere in dieci giorni. I diaristi del tempo raccontano che nel 1574 un'intera galera era stata costruita e varata per divertimento del re di Francia Enrico III in un tempo pari a quello che egli aveva impiegato per terminare il suo pranzo. Inoltre l'Arsenale era il magazzino più ricco e più attrezzato per ogni genere di munizioni, sia di terra che di mare, non solo dell'intera cristianità ma addirittura di tutto il mondo. Nel 1645 vi erano ammassate armi per 800.000 uomini e per 10.000 cavalli. Ma quali erano le maestranze che costituivano la forza produttiva necessaria a far funzionare questa "Officina delle meraviglie" e "ottava meraviglia del mondo", come la

definivano i visitatori illustri nelle loro relazioni di viaggio? Come era organizzato e come si svolgeva il lavoro degli "arsenalotti"? E che cosa caratterizzava la vita familiare e sociale di quella particolarissima comunità cui erano affidati anche ruoli civili e cerimoniali (erano, all'occasione, pompieri, guardie cittadine e corpo scelto del Doge)? Questo libro - costruito su materiali di prima mano e inediti - risponde in maniera esauriente a queste e alle molte altre domande dei lettori interessati sia alla storia di Venezia che alla storia dell'economia, dell'artigianato e della protoindustria, la quale ha avuto nell'Arsenale la sua più precoce e significativa manifestazione.

SCOTTI G., Gli arcipelaghi di Zara e Sebenico, Mursia, Milano, 1984.

Cosa ci riserba l'altra faccia dell'Adriatico? Ecco, la Dalmazia è come un tuffo nella fantasia, nell'irreale, nel magico. Mille e mille chilometri di coste sempre varie, frastagliate come fiordi, articolate in porticcioli incantevoli, in cale suggestive, in piccoli sorgitori solitari e riparati: un invito alla vacanza, alla quiete, al riposo dello spirito fra le bellezze di una natura esuberante, che l'uomo ha rispettato, e i monumenti, le tracce di un passato che si insinua discreto quasi a rammentarvi la continuità del vivere civile in quelle terre. Tutte queste isole e isolette - una sorta di gigantesca collana - altro non sono che i residui di una catena montuosa inghiottita dal mare in epoche lontanissime; affioranti dalle acque, le vette di queste montagne hanno formato due corone di isole: quelle interne, con caratteri più pacati, clima mite e forme più dolci e quelle foranee dall'aspetto accidentato, rudì e salde come baluardi. Gli arcipelaghi di Zara e Sebenico - la parte centro-settentrionale del comprensorio storico-geografico dalmata - sono quanto di più poetico ci è dato vedere fra le rive del Mediterraneo. Il paesaggio, in continua osmosi fra la terra e il mare, è un insieme di rocce e scogli, di isole verdissime e di acque incredibilmente azzurre. La flora e la fauna, praticamente incontaminate, offrono al visitatore l'opportunità di prendere contatto con quella macchia mediterranea ormai tanto rara. L'apparato iconografico particolarmente suggestivo e quello cartografico fanno di questo volume più che una guida un vademecum per il turista, un "portolano" attento e sensibile non solo all'aspetto nautico ma anche a quello storico e artistico di questo "paradiso terrestre".

a cura di Paolo Camurri