

Back to the future

Da S. Clemente a Porto Istana
dal Glénans al Levante



30 ANNI DI SCUOLA, DI VITA ASSOCIATIVA E DI AVVENTURA

Nei primi mesi del 2012 giungeva a casa dei soci del Centro Nautico di Levante un comunicato del presidente, Tiziano Carbognin, che iniziava con: "Una nuova base..." (le prime righe sono riportate qui a fianco).

Un comunicato con due annunci di grande interesse: una nuova base e i festeggiamenti per i trenta anni di attività della scuola. Il comunicato, per chi conosceva i Levante da qualche anno, era di tutta evidenza.

Ma prima, molto prima, cos'era successo?

...Immaginiamo, con la macchina del tempo, di tornare indietro: di trent'anni... Perché non trentadue, trentacinque?... Il numero di agosto 1980 di *Glénans informations et documents*, importante

Una nuova base PER FESTEggiARE I TRENT'ANNI DI ATTIVITA' DI SCUOLA DI VELA del CENTRO NAUTICO DI LEVANTE

Carissimi soci e associati,
nunzio vobis gaudium magnum:
non abbiamo un papa ma una nuova bellissima base.

mensile di nautica edito dal *Centre Nautique des Glenans*, pubblicava un articolo, tradotto anche in francese, dal titolo "Navi-gazione nella laguna di Venezia". L'articolo era un *récit* su una settimana di sperimentazione in laguna fatta dal gruppo *Glénans-Italia* nel maggio 1980: il primo risultato di un incubatoio di idee e proposte avviate già da qualche anno.

Possiamo dire che tutto è iniziato da qui...

Si trattava di un gruppo di allievi e istruttori italiani dei *Glénans*, accompagnati e sostenuti da alcuni soci francesi, provenienti con le loro derive da varie città del centro-nord. All'articolo si accompagnava una relazione a Parigi di Jean Simon, un autorevole amico

Sotto: Parte di una pagina di *Glénans Informations et documents* - Agosto 1980

Enfin nous avons découvert les embarcations traditionnelles à voile. Il existe ici un petit groupe d'amateurs qui maintient la tradition avec rigueur. Aujourd'hui, les rares barques qui existent sont destinées exclusivement au loisir, mais autrefois c'était des barques de pêche ou de transport, même en pleine mer. Ce sont des embarcations à fond plat, avec un safran relevable et de grande dimension qui participe au plan antidérive. Le grément comporte un ou deux mâts à voile au tiers.

Le dernier jour, certains ont obtenu un embarquement sur ces bateaux : manœuvrer ces embarcations à l'air simple mais inhabituel (on pense à la « Scarlatine » de Marseillan). Sur ce type de bateau, nous ne pouvons qu'être d'accord avec François Beaudoin qui dit à propos de la voile latine : « A l'opposé de la voile moderne, la voile latine est d'une structure simple mais d'un maniement complexe » (Glénans n° 98).

En conclusion, nous viendrons à nouveau naviguer sur ces bateaux pour les étudier plus à fond : ainsi naîtront peut-être des idées nouvelles. Nous n'avons pas suffisamment étudié les problèmes du chavirage dans très peu d'eau. Nous aurons sûrement des problèmes à cause de la vase molle dans laquelle on s'enfonce trop facilement. L'utilisation du grappin est ici insuffisante, nous allons tester un CQR et un Danfort.

PROJETS

Voici, sur la vague d'enthousiasme soulevée par cette semaine, ce que nous avons pensé pour l'avenir :

1. se faire prêter 2 Caravelles-camping du secteur Corse dès septembre ;
2. organiser avec ces Caravelles et éventuellement d'autres dériveurs une autre sortie en octobre ;
3. en hiver : maintenance des bateaux et études diverses : d'aucuns proposent d'étudier un plan de voilure qui aurait une voile au tiers et un mât rabattable ;
4. au printemps et durant l'été 1981 : organiser quelques sorties dans les buts suivants :
 - approfondir la connaissance des vents et de la météo locale.
 - étudier l'importance des marées et des courants.
 - compléter l'exploration en allant aussi dans les lagunes de Marano et Grado.
 - trouver d'éventuels points de départ d'activités.

Roberto CARBAGNIN,
Guido CHOCCHETTI,
Anna CONCIATO.

Traduit de l'italien par Ignace MANCA.

LES BATEAUX UTILISÉS

1 Limit TCI : dériveur lesté de 4,98 m de long, aimablement prêté par son constructeur, M. Cadei ; des dériveurs légers : 1 Strale, 2 470, 1 FJ ; pour la sécurité : 1 Zodiac avec moteur

NAVIGAZIONE

Dal 27 aprile al 4 maggio 1980 si è svolta un'esperienza di navigazione e di esplorazione della Laguna di Venezia organizzata dal Gruppo Glénans Italia. Data la particolarità dell'esperienza e l'entusiasmo che ha suscitato, ne presentiamo una relazione dettagliata.

Partecipanti

Marti Billes - Ruggero Bises - Salvatore Cali - Vincenzo Cali - Roberto Carbognin - Alberto Casagrande - Guido Ciocchetti - Anna Conciato - Roberto Fubini - Tea Giobolo - Antonio Parini - P. Luigi Sandrone - M. Angela Savoca - Jean Simon - Carla Zapparoli

Domenica 27 aprile

Raduno a Mestre - S. Giuliano presso il Circolo « Canottieri Mestre » che gentilmente ci ospita per la notte e ci mette a disposizione l'attrezzatura per il varo delle barche.

Lunedì 28 aprile

Cielo coperto, piovoschi, vento NE forza 3-4.

Si armano le barche. Il Limit-Tci nel pomeriggio fa un'uscita di prova fino a Venezia-Fondamenta Nuove e ritorno. Piove quasi tutta la giornata, temperatura rigida, non ci si sente di partire per piantare le tende sotto l'acqua. Si pernotta ancora alla Canottieri Mestre.

Martedì 29 aprile

Cielo sereno, vento da E a SW forza 1-2.

Si parte da S. Giuliano, direzione isola di S. Erasmo. Nel canale Passaora incontriamo corrente contraria (0,5-1 nodo) che riusciamo a superare con l'aiuto della pagaia nei momenti di poco vento. Già ai limiti dei canali navigabili si tocca facilmente : nessun problema però, poiché virando immediatamente ed eventualmente sollevando la deriva, si riparte. S. Erasmo è un'isola abbastanza grande, interamente coltivata a orto e vigneto, abitata, ma non toccata dal flusso turistico. Si pernotta in tenda. Non si trova il riduttore di pressione del camping (che salterà fuori l'indomani mattina) : anche a cena panini... e buona notte.

Mercoledì 30 aprile

Foschia e cumuli, vento da E a SW forza 1-2.

Da S. Erasmo a Cason (1) Mortiron. I canali più esterni della laguna non sono segnalati, o hanno indicazioni molto rudimentali. Orientarsi e individuare i percorsi esatti non è sempre facile. Con l'esperienza impareremo a individuare da alcuni piccoli segnali (colore dell'acqua, paletti affioranti, arbusti, ecc.) la rotta da seguire.

Ospitalità cordialissima da parte dei pescatori del posto, che raramente vedono « stranieri » avventurarsi così lontano da

NELLA LAGUNA D



francese, già presidente del Settore Corsica, che aveva partecipato all'iniziativa e che era rimasto deliziato dall'esperienza.

Del suo lungo *compte rendu* ci piace riportare qui sotto l'ultimo, significativo capoverso.

(in corsivo la traduzione italiana).

«E poi e poi, prima di concludere, bisogna dire del piacere che abbiamo avuto di navigare per un'intera settimana con degli italiani. Quello che c'è di bello, è che ci sono un mucchio di cose che noi non avremmo fatto, che non avremmo osato fare, che avremmo fatto diversamente, e poi vedi che funziona, e come!, che è molto bello e si consolida, che è molto salutare e stimolante sapere che vicino a noi ci sono degli amici che hanno cose da mostrarci, da condividere con noi».

Et puis et puis avant de s'arreter, il faut dire le plaisir qu'on a eu, de naviguer toute une semaine avec des Italiens. Ce qu'il y a de chouette, c'est qu'il y a des tas de choses qu'on aurait pas fait, qu'on aurait pas osé faire, ou qu'on aurait fait différemment, et puis on voit que ça marche, et drolement, et qu'on prend son pied, et c'est très bon, très salubre, très tonique de savoir qu'il y a tout près de chez nous des amis qui ont des choses à nous montrer, à partager avec nous.

1980-81

Il gruppo di lavoro

Dopo questo primo fatto l'entusiasmo per la costituzione di una base nautica italiana andò convincendo un gran numero di amici, italiani e non, che avevano frequentato i corsi dei *Glénans* in Francia.

Viene costituito un gruppo di lavoro "Lagune venete", naturalmente volontario e autofinanziato, che lavora su tre fronti: convincere Parigi a partire con una sperimentazione seria, studiare le difficoltà tecniche, logistiche e finanziarie, iniziare un'azione di apertura verso l'esterno e di diffusione dell'immagine *Glénans*.

Ed è così che nel 1981 iniziano a Venezia i primi corsi sperimentali di campeggio nautico. L'organizzazione è basata totalmente sul lavoro volontario e le spese ridotte all'essenziale.

Il Programma dei corsi è diffuso dal notiziario interno, dattiloscritto e fotocopiato (i PC sarebbero arrivati qualche anno dopo).

Si parte da una base provvisoria di Punta S. Giuliano (Mestre) gentilmente concessa dall'Associazione Canottieri Mestre: un locale in disuso che il gruppo attrezza mentre lavora anche a costruire le nuove forcole per le caravelle.

I corsi sono aperti a soci *Glénans* che hanno già navigato, con un programma biennale di sperimentazione ed esplorazione della laguna.

Il materiale della mostra è stato raccolto a cura dell'Associazione «Salte mati» di Venezia e dell'Associazione «El lughero» di S. Pietro in Volta - Pellestrina.

Maggiori notizie sul Centre Nautique des Glénans si potranno avere presso l'Ente Nazionale Turismo Francese - Via S. Andrea, 5 Milano.



Comune di Milano
Ripartizione cultura e spettacolo
Centre Nautique des Glénans

Giovedì 17 dicembre 1981, alle ore 18
al Civico Museo Navale Didattico
Via S. Vittore, 19
si inaugura la mostra

La « Sanpierota » e le barche della
Laguna Veneta

Sarà gradita la Sua presenza.

La mostra resterà aperta dal 17 dicembre 1981
al 29 febbraio 1982.
Orari di visita: 9,30 - 12,30; 14,30 - 17,20 (lunedì chiuso).
Ingresso libero.

Il Presidente
Philippe Vinay

L'Assessore
Guido Aghina

9



Sopra a destra: biglietto di invito all'inaugurazione di una mostra sulle barche tradizionali della Laguna Veneta: la prima uscita in pubblico dei *Glénans* in Italia.

A sinistra: copertina del notiziario italiano, dattiloscritto e fotocopiato. Contiene il programma dei corsi sperimentali 1981 (v. pag. 3)

A destra: su una caravelle-camping, i primi tentativi di voga alla veneziana. L'istruttore a poppa sta "tornando indietro" con il remo in acqua quasi piatto (*stair*): manovra apparentemente corretta, ma ha un'aria perplessa... L'allieva a sinistra si è fatta scappare il remo dalla forcola...





Gli stages sperimentali 1981

Gli stages dell'81 e 82 hanno il preciso scopo di sperimentare e verificare l'ipotesi di navigazione a vela e a remi nelle lagune, in funzione della possibile costituzione di una base permanente del Glénans. Da essi dovranno scaturire anche indicazioni sul tipo di stage possibile nelle lagune lagoon-istruite, ruolo de mer, crociera, sul tipo di didattica da adottare e sulle caratteristiche delle barche.

Proprio perché un simile compito presuppone già una discreta padronanza del mezzo nautico e dell'ambiente marino, si chiede che i partecipanti abbiano fatto almeno una stage di scuola de mer e che conoscano lo spirito e i metodi del Glénans.

Per il 1981 sono previsti gli stages indicati nel riquadro a parte, ognuno dei quali avrà un programma di navigazione e un perimetro da esplorare rigidamente prefissati.

Si navigherà su due "caravelles" (7 staginiers e un chef d'escadre) portandosi al seguito il vettovagliamento e la tenda.

L'inizio degli stages è previsto per il sabato mattina, il termine non prima del sabato sera, sia per tre motivi:

- 1) Alla fine dello stage ogni gruppo stenderà una relazione
- 2) Ogni gruppo è tenuto alla manutenzione della barca e della base
- 3) Poiché sulla base non è previsto personale, gli stages dovranno svolgersi le conoscenze relative sia ai programmi di navigazione che alla base stessa.

Stage n°	Data
Ven 24	6-11 giugno
Ven 25	13-20 giugno
Ven 26	20-27 giugno
Ven 27	27 giugno-4 luglio
Ven 28	4-11 luglio

Ven 29	11-18 luglio
Ven 30	18-25 luglio
Ven 31	25 luglio- 1 agosto
Ven 32	1-8 agosto

PREZZO: 90.000, vettovaglie escluse + cotizzazione CNG
Per iscriversi inviare la scheda in ultima pagina (senza denaro).

Calendario
Stages Estate
'81



Da sopra a sinistra:

- Riunione d'inizio corso nella base provvisoria di S. Giuliano. Si parte con tutta l'attrezzatura da campeggio e gli effetti personali stivati nei capienti gavoni delle caravelle-camping. Ad ogni corso è assegnato un settore diverso di laguna da esplorare.

- Esercizio di voga alla veneziana. Le caravelle sono state dotate di "forcole" realizzate in legno a forza di raspa e carta vetrata

- Pic-nic a Murano, dopo qualche acquisto di generi alimentari.

Da sopra a destra:

- Il programma '81 dei primi corsi sperimentali, diffuso in fotocopia all'interno di Glénans Italia Notizie.

- Navigazione nei canali più a nord della laguna, secondo un programma di esplorazione prestabilito. La randa non è armata, per poter remare in piedi quando il genoa non porta più.



1982-83

La base di S. Clemente Costituzione del Centro Nautico Glénans Italia

A partire dal 1982 le novità si susseguono a ritmo serrato.

L'ex-ospedale psichiatrico di S. Clemente che, a seguito della legge Basaglia, è diventato un'istituzione aperta, offre un'ala dismessa della sua enorme struttura. Lo scopo dichiarato è favorire la socializzazione dei residenti, gli exricoverati che da sempre sono stati reclusi nell'istituzione e che ora

sono "liberi", ma necessitano di un lungo processo di inserimento sociale.

Il solo contatto fisico con gli allievi, oltre a piccole esperienze di navigazione in barca a vela, porterà negli anni a un visibile miglioramento delle capacità relazionali dei residenti.

Sabato 10 luglio 1982

CORRIERE DELLA SERA

DALL'INTERNO

UNA SINGOLARE INIZIATIVA CHE AVVICINA GLI APPASSIONATI DI SPORT AI MALATI

A Venezia una scuola di vela in manicomio

Un'ala abbandonata del San Clemente sull'omonima isola è diventata sede dell'istituto francese «Glénans» - I pazienti, che dopo la riforma sono rimasti nell'edificio a vivere in comunità, hanno familiarizzato con gli allievi dei corsi velici e talvolta vanno in barca con loro.

VENEZIA — Dire San Clemente, a Venezia, è dire manicomio. Fin dal 1873 l'isola — venti minuti di vaporetto da San Marco —, ha ospitato pazienti psichiatrici. All'inizio, solo donne, poi, dal 1934, anche uomini.

Nei corridoi scalinati del labirintico edificio — in mezzo a un giardino adatto più ai sospiri d'amore che a quelli della pazzia — sono vissuti imprigionati per un secolo i diversi. Entrati spesso giovanissimi, per vagabondaggio, comportamenti anomali, innocua idiozia, e resi violenti e pericolosi dalla reclusione, dalle condizioni inumane, dai letti di contenimento. Poi, negli anni '70, la ventata liberatoria, portata da «Psichiatria democratica» e ratificata, nel '78, dalla tanto contestata legge 180. A San Clemente, su 519 pazienti; la metà circa vennero dimessi; agli altri, rimasti in manicomio per mancanza di appoggi familiari, di rapporto con la città, o per motivi di salute, furono aperte le porte di una libertà vigilata con occhio discreto.

Nel vecchio reparto dei «sudici» (così si chiamava, spiega lo psicologo Sergio Galante, il «manicomio dentro il manicomio», tre stanzoni dove vivevano accatastati 110 degenti, quelli considerati irrecuperabili, «fastidiosi», e quindi abbandonati a se stessi) oggi abitano liberi, dopo essersi ristrutturati gli ambienti con le proprie mani, cinquanta «ospiti», ex degenti che non se la sono sentita di abbandonare l'isola, ma vivono in regime di assoluta autonomia: alcuni, costituitisi in cooperativa, hanno in appalto i lavori di pulizia del manicomio, altri gestiscono il bar, il ristorante, lo spaccio.

Oggi a San Clemente c'è un'altra novità. Da un mese circa si è installata, in un'ala abbandonata dell'edificio, una base nautica della scuola di vela del Glénans. Una scuola francese, creata in Bretagna subito dopo la seconda guerra



VENEZIA - Una scena delle lezioni di vela davanti al manicomio di San Clemente

mondiale su iniziativa di Michel Debré, Albert Camus, Hélène e Philippe Viannay, per facilitare il reinserimento sociale dei partigiani francesi, attraverso la vita comunitaria e il rapporto con la natura; è diventata, nel giro di pochi anni, uno dei più prestigiosi centri nautici d'Europa e, forse, del mondo: per l'alto livello dell'insegnamento, per lo spirito comunitario, per voler fare della vita sul mare «il» modello di vita.

Ora i Glénans sono approdati anche in Italia, per l'interessamento di alcuni allievi italiani, che vogliono replicare anche da noi l'esperienza francese. Ma perché proprio a San Clemente?

«Ci interessava la navigazione in laguna per le sue particolari possibilità — spiega Guido Ciocchetti, istruttore e promotore dell'iniziativa —

ma non riuscivamo a trovare una sede. Quando qualcuno ci ha proposto l'ospedale psichiatrico, l'idea ci ha entusiasmata, sia per motivi nautici, sia perché rispecchiava lo spirito con cui sono stati fondati i Glénans».

«Mi sembra che non basti aprire gli ospedali psichiatrici verso l'esterno, senza portare l'esterno dentro l'ospedale — è la motivazione del professor Domenico Casagrande, pupillo di Basaglia, dal 1978 direttore di San Clemente —. E' inutile immettere i malati nella società, se non si cambia la cultura della gente nei confronti della malattia mentale. Ecco allora che l'idea di ospitare una base nautica all'interno dell'ospedale, e presto sarà seguita dalla sede dell'antica società remiera 'Bucintoro', risponde perfettamente a questa esigenza di in-

terscambio. I pazienti escono, ma c'è anche gente di fuori che viene da noi. Ovviamente — prosegue — non abbiamo nessuna intenzione di trasformare questa esperienza in una forma di riabilitazione, di terapia velica sullo stile del film 'Qualcuno volò sul nido del cuculo', per intenderci: anche perché la vela è molto lontana dalle radici culturali dei nostri ricoverati. Certo, se a qualcuno interessa saperne di più, uscire in barca, non siamo qui per proibirlo...».

E qualcuno c'è, che non si limita alla conversazione quotidiana con i velisti (vengono in gruppi di dodici, per soggiorni di una settimana), ma è curioso della loro attività sportiva. N.L., cinquantatré anni, ex «violento», oggi ospite libero e orgoglioso procacciatore di materiali di ogni tipo, è uscito in barca con i ragazzi

del Glénans, e l'esperienza gli è piaciuta molto, al punto che ha chiesto di ripeterla.

Altri si aggirano intorno alla veleria e osservano con curiosità, non scevri di un pizzico di diffidenza, le «caravelles-rosse» della scuola, attrezzate per il campeggio nautico, che è la specialità dei Glénans lagunari.

«Il rapporto è appena iniziato — commenta Ciocchetti — ma è molto facile e naturale. I ricoverati ci hanno accettati, hanno piacere di rendersi utili e graditi. All'inizio si parlava solo del tempo o del cibo, poi hanno cominciato ad aprirsi, a raccontarci la loro vita, perché sono finiti in manicomio... Per noi è un'esperienza umana fantastica».

E destinata ad ampliarsi. Tra i progetti del Glénans c'è infatti quello di coinvolgere i ragazzi delle scuole veneziane, una volta finiti gli «stages» estivi per turisti, e portarli sull'isola a imparare la vela, ma anche a capire che cos'è o che cosa non è, la pazzia.

«Vede — spiega Casagrande — chi critica la '180' non capisce che il difetto non è nella legge, o meglio nell'idea che ha ispirato la legge, ma nella mancanza di strutture e di strumenti culturali per applicarla. Le strutture sono i centri di salute mentale sul territorio, l'assistenza alle famiglie, la possibilità di alloggi dignitosi e di occupazione per gli ex ricoverati. Gli strumenti culturali sono la comprensione e l'accettazione della diversità non come pericolo, aggressione, ma come un altro modo di essere. E quindi il rispetto della libertà dei «diversi»».

Per i ricoverati di San Clemente la libertà è una grande barca, che stanno finendo di dipingere in questi giorni lungo il corridoio di ingresso al reparto. La barca che serve per andare a Venezia, e quindi nel mondo; ma che è anche la barca rossa della scuola del Glénans.

Viviana Kasam

Comincia a prendere forma un'organizzazione complessa sulla falsa riga della struttura delle basi Glénans: logistica, amministrativa, manutentiva, organizzativa e didattica. Alla didattica tradizionale del Centro si aggiunge quella specifica legata alle caratteristiche del sito lagunare.

Iniziano i primi corsi di formazione istruttori.

Dopo un ampio e contrastato dibattito interno e un lungo confronto con Parigi (per gli addetti: il *Ponton*, una grande chiatta sulla Senna che tutt'ora è la sede dei *Glénans*) viene decisa la costituzione dell'associazione senza scopo di

luogo di diritto italiano *Centro Nautico Glénans Italia*. Il suo statuto ricalca quello francese e vincola la sua denominazione all'assenso del *Ponton*.

A partire da questo momento lo sviluppo delle attività e degli impegni finanziari avrà un rapido decollo.



1984-1987 Investimenti in barche Partono i corsi crociera Il "Consiglio Istruttori"

Il principale obiettivo in questo triennio sono gli investimenti nella flotta: necessitano nuove derive per i corsi residenziali a S. Clemente e nuove barche per la crociera. Viene lanciata una sottoscrizione, in forma di prestito pluriennale, alla quale i soci italiani rispondono con grande generosità (il prestito sarà regolarmente restituito alle scadenze pattuite). Il frutto più evidente della sottoscrizione è la barca ammiraglia: un EM 8,30 in compensato marino che viene rifinita e allestita dai soci in numerosi w.e. di lavoro. Si tratta di una barca molto generosa e non difficile da portare, dotata di 5 cuccette + una volante e un w.c. marino (le barche dei *Glénans* cominciano solo in questi anni ad

Sopra: Un Corto Maltese piratato invita alla sottoscrizione: "No, gente! Non è finita... bisogna scucire!..."

Sotto: I Tonic 23 navigano lungo le isole e coste dalmate. Qui: ancoraggio alle Kornati.

A fianco: il mitico 8,30, solida barca da crociera che navigherà in tutto il Mediterraneo. Qui: anti-vegetativa e manutenzione annuale fatta dai soci



esserne regolarmente dotate). Con l'8,30, che qualche anno dopo navigherà in squadra con una gemella, prendono avvio i corsi crociera, che faranno ripetutamente l'Adriatico, lo Jonio, l'Egeo e tutto il mediterraneo dalla Francia alla Tunisia. Sui Tonic 23, belle barche di concezione e costruzione nettamente moderna, si svi-

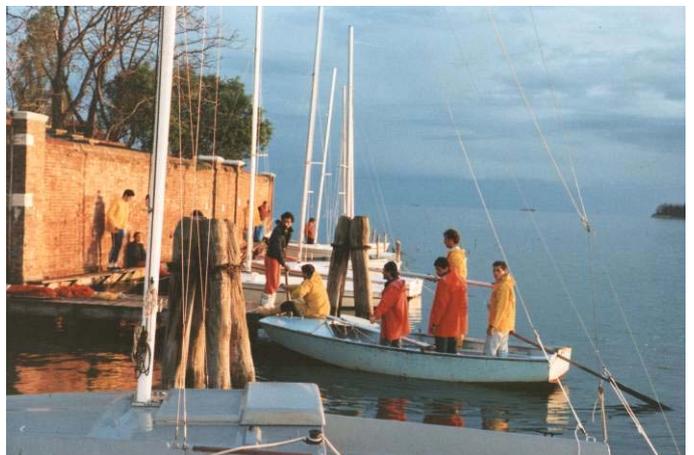
A fianco: Il "bratto" (uso di un remo solo) è una tipica pratica bretone-Glénans. A S. Clemente, dopo la navigazione, è previsto un tempo specificamente dedicato a un esercizio fondamentale per tutti gli allievi.

Qui sotto: Scuola di mare sui mousquetaire club, riunione d'inizio corso. Si vive imbarcati alla scoperta della costa tra Venezia e Trieste.

In basso: i micropomo a S. Clemente. Barche per la 1° settimana di Scuola di mare o per "l'Iniziazione asciutta", con l'8,30 costituiscono i primi grossi investimenti, frutto di una sottoscrizione tra i soci.

luppa invece la crociera costiera e la seconda settimana della scuola di mare, con perimetri più limitati (per es. solo la costa dalmata).

Lo statuto dell'associazione prevede, come quello francese, un organismo didattico-tecnico permanente: si tratta del Consiglio Istruttori, eletto dall'Assemblea degli Istruttori, il cui presi-



dente partecipa alle riunioni del Consiglio d'Amministrazione. *Glénans Italia* non è ancora in grado di assumere un Capobase permanente formato all' *Ecole de chef de base*, come in tutte le basi francesi, con il triplice compito di formare gli istruttori, gestire le basi e i corsi, controllare la didattica e verificare gli istruttori (i quali dopo ogni *stage* ricevono dal Capobase una valutazione sulla loro attività). Per questo motivo il C.I. assume in Italia un ruolo molto più centrale che in Francia, poiché ad esso, fino a pochissimi anni fa, vengono delegate per intero la formazione degli istruttori e la loro verifica sul campo.

Il ruolo di Capobase operativo viene invece assunto, limitatamente alla stagione estiva, da istruttori "anziani" che si impegnano per 1-2 mesi a un lavoro "massacrante" a titolo semi-volontario.

1986-87

Alla ricerca di una nuova base

Dopo i primi anni comincia a risultare chiaro che il corso principe in laguna non può essere che il campeggio nautico. L'iniziazione soffre di spazi ridotti e di venti troppo irregolari nei mesi estivi centrali. Si fa avanti la necessità di una base in mare aperto.

Fortuitamente i contatti con le autorità della Marina militare portano alla scoperta della disponibilità di un sito in Puglia, vicino a Brindisi.

Durante le festività 86-87 un gruppo si reca a visitare, tra l'altro, un piccolo insediamento privato sulla

spiaggia di Torre Guaceto... ed è deciso, non senza molti interrogativi: nell'estate '87 si faranno alcuni corsi sperimentali. Essi sono, dal punto di vista logistico, un'avventura: tutto in tenda senza alcuna attrezzatura fissa. Dal punto di vista didattico risultano molto utili perché può essere stabilito un confronto diretto con i corsi in laguna. A fine estate si decide di concludere un contratto di locazione per l'insediamento, che comprende una casa, un piccolo capannone e il terreno circostante.

Nell'88 partiranno quindi i corsi di iniziazione a Torre Guaceto, mentre in laguna rimarranno i corsi imbarcati (che comunque già prima navigavano in mare aperto) e il campeggio nautico.

La bricola in primo piano mostra l'escursione di marea. Dietro, si nota la grande porzione di barena lasciata libera dall'acqua. Sullo sfondo le barche della scuola navigano su un altro canale.

In basso: Trident in (...tentata) linea di fila sulle bocche di porto



1987-1988

La crisi con Parigi

L'associazione cambia nome

Nel 1987 entrano in crisi i rapporti con Parigi. La dirigenza che aveva sostenuto e favorito lo sviluppo delle attività in Italia è nel frattempo totalmente sostituita. L'idea della seconda base in Puglia viene mal digerita. Il conflitto sfocia in una dolorosa as-

semblea a Milano il 13 dicembre 1987, in cui (si veda qui sotto), il presidente dei *Glénans* comunica all'associazione italiana che non le è più concesso di usare il nome *Glénans*.

E' la rottura.

In un'altra travagliata assemblea straordinaria del febbraio '88 l'associazione cambia nome e modifica lo statuto nelle sole parti in cui è citato il nome *Glénans*.

Il nuovo nome è **Centro Nautico di Levante**.



CENTRO NAUTICO GLENANS ITALIA

Isola di S. Clemente - cas.p. 403 - 30100 Venezia
Telefono 041-5200320 - Cod. Fisc. 97508890015

L'ultima volta per i Glénans

Questa è l'ultima volta che vedremo, almeno per qualche tempo, il nome "Glénans Italia sui nostri documenti: la nostra associazione deve infatti mutare "ragione sociale" poichè non le sarà più concesso di usare il nome "Glénans". Il Presidente del CNG, Jean Martin Peridier ha illustrato personalmente i motivi di questa decisione all'assemblea straordinaria del 13 Dicembre, convocata proprio per decidere "che fare". Le condizioni irrinunciabili ed immediate del CNG per concederci il nome erano:

- un'unica base adatta ad accogliere tutti i corsi (dal primo al quarto) scelta di comune accordo
- l'assunzione stabile di un "permanente nautico" di formazione CNG
- il rispetto della "carta di sicurezza" del CNG
- la definizione dei rapporti economici relativi sia al passato che al futuro.

Solo a due di queste condizioni la nostra associazione poteva rispondere positivamente da subito (permanente e carta di sicurezza), mentre per le altre due richiedeva soluzioni più elastiche (pagamenti differiti nel tempo sotto forma di stage) e un periodo di due-quattro anni per risolvere il problema della base). L'assemblea, che nonostante lo sciopero dei treni e i ritardi postali delle convocazioni, ha visto la partecipazione di un centinaio di soci, ha dibattuto a lungo due ipotesi:

A) Autosciogliersi, chiudere le basi e convogliare provvisoriamente in Corsica il patrimonio residuo e il lavoro dei soci, nell'attesa della costituzione, da parte del CNG, di un "Settore Italia" con una probabile base in Sardegna;

B) Continuare l'attività con un'altro nome, adottando scelte operative che vadano nella direzione dei quattro punti richiesti dal CNG, con lo scopo di riprendere quanto prima la trattativa.

Le votazioni finali hanno dato la maggioranza alla soluzione B).

La scelta dell'assemblea è stata faticosa e sofferta, ma non emotiva. Tra la "garanzia di un nome" e la continuità dell'associazione, ha scelto quest'ultima. Il fatto costituisce elemento di riflessione sul lavoro svolto dall'ormai lontano 1979, quando un primo sparuto gruppo ha iniziato a darsi da fare per ripetere in Italia l'esperienza Glénans. Il gruppo è cresciuto, si è radicato in molte città, lo spirito d'amicizia e la voglia di costruire insieme un'esperienza associativa "orizzontale" ha coinvolto non solo gli "anziani" ma anche i nuovi soci. In questo senso crediamo di aver interpretato fedelmente quello che a noi sembrava lo spirito respirato sulle basi bretoni. Esso è stato assimilato rielaborato e fatto proprio a tal punto che la nostra associazione, di fronte all'eventualità di morire, improvvisamente (e per molti anche inaspettatamente) ha preferito perdere il riconoscimento formale, piuttosto che l'identificazione associativa. Questo spirito di identificazione (che probabilmente ha anche altri colori: ad esempio quello di un'identità territoriale e nazionale) è stata la forza trainante nel passato ed è l'unica certezza del futuro. E' il nostro patrimonio più ricco.

Lettera circolare inviata ai soci dell'associazione a seguito dell'assemblea in cui *Glénans Italia* perde il nome.

Il futuro

Non dobbiamo nascondersi alle incertezze del nostro futuro. Ma tant'è: cosa abbiamo ancora da perdere? L'attività dunque prosegue con energia decuplicata. L'assemblea di Bologna sarà chiamata innanzitutto a decidere sulle modifiche statutarie riguardanti il nome. Ma soprattutto sarà chiamata a verificare l'effettiva coesione e volontà di tutti a continuare il lavoro intrappreso. La scommessa sul futuro potrà essere vinta solo se l'associazione si modificherà con intelligenza e fantasia. Le premesse non mancano: una base soddisfacente, anche se tutta da inventare sul piano logistico, un bacino di navigazione che va dall'Adriatico all'Egeo, un corpo istruttori in continua crescita numerica e qualitativa. Rimane anche il punto interrogativo di Venezia: le promesse sono molte, ma oggi, formalmente, non abbiamo ancora una base. Anche su questo punto l'assemblea dovrà esprimere una linea di condotta.

Maniche rimboccate per l'88

La stagione parte già con un certo ritardo, e ormai sappiamo per esperienza che i mesi caldi della promozione vanno da febbraio a maggio. I giochi si faranno tutti in questi mesi.

Le cose da fare coinvolgono tutti i soci:

- la promozione
- la manutenzione della flotta
- la preparazione della base
- la preparazione dei corsi
- la gestione ordinaria dell'associazione.

L'assemblea sarà quindi chiamata ad esaminare questi punti e a...
dividersi i compiti.

Tutti a Bologna, quindi, con le maniche rimboccate.

Dunque l'assemblea di dicembre '87 deve decidere: le posizioni erano inizialmente favorevoli a lasciare tutto nelle mani di Parigi, purché fosse proseguita l'attività in Italia. Ma la richiesta non fu accettata. Era già pronto tutto il materiale promozionale per la stagione successiva e i programmi erano già stampati (**sotto**).

L'assemblea ritenne che l'esperienza associativa e identitaria fosse la cosa più significativa e corse il rischio di continuare anche senza il nome prestigioso.

In un'altrettanto storica assemblea dei primi mesi '88 fu deciso il nuovo nome e vennero ristampati i programmi togliendo unicamente ogni riferimento ai Glénans (**a sinistra**).

Alla "rifondazione" dell'associazione si accompagnò l'apertura ufficiale della nuova base di Torre Guaceto che contribuì a rinsaldare lo spirito associativo: la stagione '88 si concluse con un successo al di sopra della aspettative.





CENTRO NAUTICO GLENANS ITALIA
Isola di S. Clemente - cas.p. 403 - 30100 Venezia
Telefono 041-5200320-Cod. Fisc. 97508890015

Centro Nautico di Levante

associazione senza scopo di lucro
punto d'incontro per gente che ha come legame il mare



Centro Nautico di Levante

associazione senza scopo di lucro
punto d'incontro per gente che ha come legame il mare

Evoluzione del logo dell'associazione

Dopo quello dei *Glénans*, la prima versione del logo del nuovo nome dell'associazione fu ideata da Enea Riboldi, noto illustratore e istruttore Levante.

Nelle successive versioni l'onda e le vele rosse costituiscono un elemento di continuità. Qui sopra il logo attuale ha perso l'onda...



VELADAMATTI

Un nome di cui tutti si chiedono l'origine

Il notiziario dell'associazione ha ben più di 30 anni di storia... Battuto a macchina e fotocopiato in formato ridotto nasce nell' '76-77 come bollettino di collegamento tra i soci italiani dei *Glénans*. La testata riprodotta qui sopra, sempre opera di Enea Riboldi, porta il n. 35 /1986 e già da anni è un bollettino a stampa: tenendo conto che si tratta di un tri-quadrimestrale si può facilmente calcolarne l'età...

Veladamatti è un omaggio a S. Clemente e alla sua storia di ospedale psichiatrico.

Il nuovo nome del notiziario riconosce la continuità con l'esperienza iniziata nell'82 nell'isola "dei matti", così bene descritta da Viviana Kasam sul *Corriere della Sera*, vedi a pag. 4. (e S. Clemente diventerà anche il ... "santo protettore" invocato ancor oggi nei momenti in cui l'associazione avrà pro-

Vedi anche pag. 4

prio bisogno di un santo per cavarsela...). L'evoluzione dei tempi e lo sviluppo di nuove forme di comunicazione porterà *Veladamatti* (vedi anche a pag. 11), dopo qualche anno di silenzio, a rinascere sul web, come blog di www.velalevante.it.

Torre Guaceto la base pugliese

Con Torre Guaceto, "orfani" di *Glénans*, ha inizio una nuova avventura.

I legami con il passato non sono assolutamente recisi: gli stessi istruttori, gli stessi volontari, le stesse

VELA da MATTI

NOTIZIARIO DEL
CENTRO NAUTICO DI LEVANTE



"VELA daMATTI" - P.zza Campanella, n.10 - Torino 10146 - tel.011/710306 - RIVISTA QUADRIMESTRALE
SPED. IN ABB. POST. GR.IV/70% - PUBBLICAZIONE RISERVATA AI SOCI

barche, lo stesso spirito, la stessa "scuola". E, proprio come i maestri hanno insegnato, la flessibilità e la capacità di adattamento alle specifiche condizioni del sito portano necessariamente a evoluzioni o arricchimenti, sia nell'organizzazione tecnico/didattica che in quella logistica. Fino a quei tempi, ad esempio, la sicurezza (e la didattica) in Francia venivano fatte a vela. In Puglia si è constatato che la cosa non era possibile, a causa della combinazione vento/onda e di un fondale tra i 2 e i 4 metri, con un fondo roccioso bucherellato come un gruviera. Le due innovazioni furono il gommone di sicurezza e delle orrende formaggette in testa d'albero che, in caso di scuffia, impedivano all'albero di andare a 180° e di incastrarsi, rompendosi, in un buco del gruviera. Un'altra innovazione furono dei veri, anche se rudimentali, w.c. e docce con un depuratore, quando in Francia, ancora in quegli anni, erano dominanti le *cunegonde* (cessi occasionalmente scavati nella sabbia e protetti da una sorta di paravento tutt'attorno). Progressivamente la didattica si adattò sia al sito che alle nuove barche.

Tre prime pagine di *Veladamatti*, il notiziario autogestito da un gruppo di soci dell'associazione. I disegni sono di due noti illustratori: Enea Riboldi e Claudio Bighignoli.

NOTIZIARIO DEL CENTRO NAUTICO DI LEVANTE

Vela & MATTI

REGISTRAZIONE TRIBUNALE DI TORINO N° 3929 DEL 10.5.1989	SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE DA VR50	SEDE LEGALE 10146 TORINO PIAZZA CAMPANELLA, 10	DATA CONSEGNA ALLE P.T.: APR1995 SECONDA SETTIMANA	ANNO VII 1995 NUMERO 2
---	---	--	--	------------------------------

3 **Piacere, mi chiamo STARK**
Testi di ROBERTO CARBOGNIN

4 **I corsi di Torre Guaceto**
Corso di base, catamarani,
perfezionamento deriva.

SCUOLE DI VELA

6 **Ancora a scuola?**

8 **Istruttori per diritto divino? No grazie.**
Testi di GIGI FRACASSO

11 **International Sailing School Association**
Testi di FRANCO BERTOZZI

12 **I corsi in Grecia**
Scuola di mare, crociera costiera,
crociera intensiva.

14 **L'altra laguna e l'altra vela**
Testi di B. BALLARIN, M.
SALMOIRAGHI, L. SCHIFFRER

RUBRICHE

15 **CAMICIA DI FORZA**
Lettere

16 **GRUPPI LOCALI**
Verona, Milano, Treviso.

17 **CONSIGLIO ISTRUTTORI**
Cronaca semiseria dell'assemblea
istruttori e cambusieri

18 **CAMBUSIERI**
Formazione... Cambusieri

19 **C.d.A.**
Tagli e ritagli
Testi di LUCA CECCHETTI



NOTIZIARIO DEL CENTRO NAUTICO DI LEVANTE

Vela & MATTI

REGISTRAZIONE TRIBUNALE DI TORINO N° 3929 DEL 10.5.1989	SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE DA VR50 CONTIENE 1 P.	SEDE LEGALE 10146 TORINO PIAZZA CAMPANELLA, 10	DATA CONSEGNA ALLE P.T.: MAG 1995 TERZA SETTIMANA	ANNO VIII 1995 SUPPLEMENTO AL NUMERO 2
---	--	--	---	---

**SPECIALE
ESTATE
95**

VELADAMATTI
notiziario autocostruito dai soci del
Centro Nautico di Levante

Proprietà: Centro Nautico di Levante
10146 Torino - Piazza Campanella, 10
Tel. 011/7723529 - Fax 011/723229

Direttore responsabile: Toti Naspri

Redazione: Martino Angelini,
Roberto Carboognin, Tiziano Carbo-
gnin, Bruno Costa, Federica Ferigo,
Gigi Fracasso, Cristiano Guerresi,
Marco Martinelli, Max Perbellini
(Pigiamino), Raffaella Ravinetto,
Stefano Savoia.

Disegni: Claudio Bighignoli, Mari-
na Tonon





Attenzione ambientale proprio come a Porto Istana

Il sito straordinario (area umida internazionale) e le sue caratteristiche naturali, oltre a quelle logistiche, favoriscono all'associazione una prassi ambientalista *ante litteram*. Viene avviata la raccolta differenziata dei rifiuti, con il compostaggio dei rifiuti organici, viene costruito ex-novo un depuratore, l'acqua potabile è preziosa, come pure l'energia per riscaldarla (viene realizzato un rudimentale, ma efficace, sistema "solare-termico"). Il mare arriva sottocasa e ad ogni estate la spiaggia si presenta in maniera diversa, a seconda di quanta sabbia le burrasche invernali hanno asportato (...o apportato): l'attenzione (continua a pag. 15)



Che fatica ...più che a Porto Istana

A Torre Guaceto la spiaggia è molto aperta al mare e, come a Porto Istana, ha una ripida duna alle spalle, che richiede attenzione a non farla franare e una certa fatica da parte degli equipaggi.

Sopra: la movimentazione di una caravella, in legno, ben più pesante delle barche in vetroresina oggi in dotazione

Sotto a destra: il varo di un micropomo per la Scuola di mare (alaggio e varo sono operazioni quotidiane)

Sotto a sinistra: Torre Guaceto, derive in spiaggia durante il picnic (ma l'istruttore ha in mano una pinza...)

In basso: una pagina del programma '91, il maggiore e unico strumento di comunicazione dei *Levante* in questi anni. In esso si descrive lo stile di vita in base e in un corso. Il "taglio", come si potrà leggere, è anticonsumistico e puntato a valorizzare la vita in comunità e l'apporto volontario di tutti i partecipanti.



La vita di un Corso

Lo stile di vita che troverete in base, come su una barca da crociera, non è certo quello della vacanza organizzata, da consumare passivamente, l'avventura compresa nel prezzo. Vi troverete coinvolti in prima persona a costruire un corso assieme ai vostri compagni e ai vostri istruttori, con giornate piene di emozioni, di entusiasmo e perché no, di sana fatica. Un insegnamento fatto di teoria e di pratica, di scoperta personale e di confronto collettivo vi porrà fin dal primo giorno in presa diretta con il mare, il vento, le vele. La presenza dell'istruttore, così rassicurante nei primi giorni, si farà via via

più discreta, lascerà crescere in voi il desiderio di fare le vostre esperienze. Avrete cura delle vostre barche (sì, sono proprio vostre), imparerete a cucire una vela, a fare un'impiombatura, a capire cosa vuol dire, per la vostra sicurezza, avere un'imbarcazione in perfetta efficienza. Una didattica quindi che, nel rispetto dei tempi e delle possibilità di ciascuno, ricorre presto alla responsabilità personale, metodo più sicuro per apprendere. La base è immersa nel verde, isolata, ideale per vivere in stretto contatto con la natura. Le strutture logistiche sono di conseguenza ridotte all'essenziale, ma funzionali. Il delicato equilibrio

ambientale del sito e i suoi pregi naturalistici, uniti agli ovvi problemi causati dalla presenza di tante persone, ci inducono ad essere particolarmente attenti alla pulizia dei luoghi, alla raccolta differenziata dei rifiuti e alla vigilanza antincendio. Si mangia dove si fa lezione, ma anche all'ombra delle tamerici, di fronte al mare. Chi sa fare cucina avrà di sicuro successo e chi non ne è capace, beh... avrà occasione di scoprirne i segreti. Il turno di "comandata" per la cucina, le pulizie, il servizio di sicurezza sarà forse meno divertente che planare su una deriva, ma potrà rappresentare una tregua per le mani più

ciudadine, non avevate a scotte e cime di ogni sorta. Ogni corso forma una "cassa comune" e si rifornisce presso una cambusa centrale, che provvede ai rifornimenti per tutti. Si dorme in letti a castello, in tenda (puoi anche portare la tua) e si fa una vita di gruppo cadenzata dal ritmo degli orari e... del vento: le uscite individuali dalla base, anche serali, sono in genere scoraggiate. L'acqua dolce è preziosa: come in barca la useremo con molta parsimonia. In crociera infine, l'equipaggio è completamente autonomo; scoprirete che la vita in mare è fatta non solo di "boline", di tramonti e di nottate di stelle, ma anche di capacità di convivenza, buon umore, forma fisica, corretta alimentazione, attenzione all'attrezzatura. Sarete finalmente "sulla stessa barca", per davvero.

ASSOCIAZIONI — Ha solo tre anni di vita, non fa promozione eppure la sua popolarità è in costante aumento. Alla scoperta del Centro Nautico di Levante, una scuola vela del tutto particolare e che figura persino nella votatissima hit-parade del più noto settimanale satirico italiano.

Velisti di Cuore



di MAURIZIO BERTERA

Non sappiamo se il Giudizio Universale annunciato dalle Sacre Scritture avrà qualche legame con l'elemento liquido, come invece è stato per il famoso Diluvio. Certo che il Giudizio Universale più popolare del momento non ha molto a che fare con la Bibbia, le cose sacre, l'acqua salata e le attività connesse.

Ci spieghiamo meglio. Da circa un anno "Cuore", il settimanale satirico con un largo seguito di lettori (che ne ha fatto il boom editoriale del '91) ha lanciato un singolare sondaggio chiamato appunto "il Giudizio Universale". In pratica i lettori devono votare le cinque cose per cui vale la pena vivere.

Il risultato è stato un successo con migliaia di voti che hanno dato una precisa fisionomia a quella che è stata definita dal direttore Michele Serra e soci la "più grande hit-parade della Storia" e che rappresenta in definitiva un interessante spaccato del nostro Paese, del sommerso nazionale.

Naturalmente in classifica si trova di tutto: i più strani sogni erotici, beatificazioni di calciatori mediocri, utopie politiche, invettive di dubbio gusto che lasciano a bocca aperta per lo sfoggio di fantasia. Dall'altra parte speranze per un avvenire migliore, desideri comprensibili, dichiarazioni d'affetto e valori rassicuranti: in fondo, il podio della hit-parade è occupato da parecchio tempo dalla triade amore, amici e

VELA E MOTORE marzo 97

Il "caso" Centro Nautico di Levante sul settimanale satirico Cuore

Ebbene, dopo 21 anni, raccontiamo per intero la storia e sveliamo la verità... Fu una colossale, gratuita e

redditizia campagna promozionale, nata per gioco e quasi per sfida, da un socio Levante.

Quello che dice l'articolo è sostanzialmente vero, salvo alcuni piccoli errori di data (qui riportate 2 delle 4 pagine di *Vela e motore* n. 3/91). Quello che l'arti-

nesso. Niente di strano, insomma.

Scorrendo questa colossale classifica (ben 13.265 valori avevano ricevuto almeno un voto al 31 dicembre '91), analizzata continuamente da giornalisti, esperti di costume e "intellettuali" in genere, come dicevamo all'inizio, di mare se ne trova pochino. Ma c'è l'eccezione, rappresentata dal Centro Nautico di Levante che a metà gennaio occupava la 240° posizione.

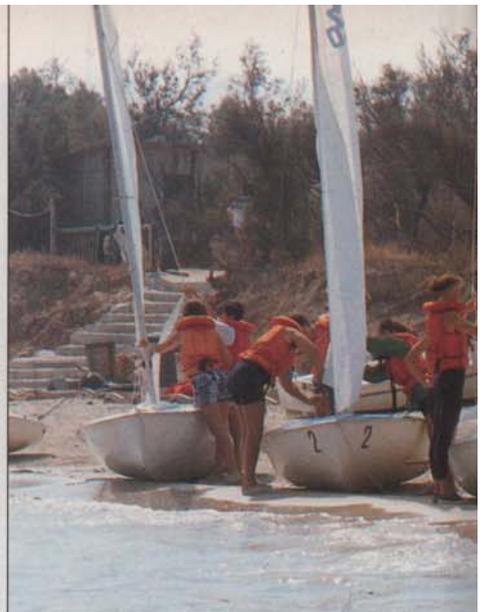
Non male davvero, visto che le altre voci "marine" (vedi riquadro nell'altra pagina) figurano nelle retrovie anche se va sottolineato che il target medio dei lettori di "Cuore" non è certo il più portato alla nautica e alle barche. Quindi i quasi 200 voti per il Centro Nautico di Levante meritano una attenta valutazione. Come ha fatto a sveltare in mezzo alle miriadi di circoli, club velici e associazioni varie?

«Abbiamo tanti amici sparsi per l'Italia, gente che s'incontra di continuo o non si è dimenticata di noi» risponde Paolo Colombo, milanese, 36 anni portati benissimo, presidente del Consiglio degli Istruttori, l'organo del C.N.L. che si occupa dell'aspetto didattico generale e della formazione. «È stata una bella sorpresa vederci su "Cuore"» dice Alberto Sisti, pavese, 33 anni, con nessuna carica precisa ma componente del nucleo storico dell'associazione. L'uomo giusto per farci raccontare la breve ma intensa storia del C.N.L.

«Abbiamo fondato il Centro nell'inverno '88-89» dice «eravamo una costola dei Glénans Italia che cominciava a non essere più contenta della situazione. E così ci siamo ispirati come Statuto e organizzazione ai Glénans francesi: una vera associazione senza scopo di lucro. I 150 soci del primo anno sono diventati oltre 600 e ancor oggi si vive praticamente sul volontariato».

La sede centrale si trova a Torino, mentre l'attuale presidente Milo Moracchioli è di Pavia. I soci sono sparsi in tutto il Paese, soprattutto nel Centro Nord, e sono attirati oltre che dai prezzi bassi (la quota associativa è di lire 45.000 e i corsi costano abbastanza poco) da una promozione del tutto particolare, ben lontana dai metodi classici del Villaggio Globale.

«Noi ci serviamo di tam-tam personali», spiega Paolo Colombo «niente pubblicità seria o tradizionale. Sono gli amici degli amici a venire da noi.



Nei corsi di deriva promossi dal C.N.L. le ragazze (in alto) sono tantissime. La quota scende nei corsi successivi, spesso svolti sui cabinati (sopra). Nelle foto a destra, la bellissima spiaggia di Torre Guaceto, base del Centro.

Dall'Adriatico ai Caraibi

Come dice il nome stesso, il Centro Nautico di Levante indirizza la sua attività principalmente in Adriatico. La base principale è Torre Guaceto, splendida località venti chilometri a nord di Brindisi, a ridosso di un'oasi naturalistica del WWF. La spiaggia di sabbia finissima e una grande villa consentono di svolgere i corsi d'iniziazione (15 giorni con 420 e Tridente), di deriva (420 e probabilmente Fireball) e catamarani (Hobie 16). Torre Guaceto funge anche da base (insieme a Brindisi) per il corso "scuola di mare", brevi crociere giornaliera a bordo di Micropomo, Muscadent e Mosquetaire.

Il Tonic 23 è invece la barca scelta per i corsi di Crociera costiera che vedono sempre l'Adriatico come bacino ideale. Infine il corso

crociera a largo che cambia meta ogni anno (nel '92 sarà Rodi) e si svolge su scafi di varia provenienza: quest'estate si navigherà su un quindici metri di un socio.

Non manca un'attività invernale. Sul Garda, Strale, Hobie Cat 16 e Illimit consentono i corsi di Deriva sportiva, Catamarano e preparazione alla crociera. Brevi crociere in Francia e ai Caraibi, completano il quadro. Per chi vuole diventare istruttore e non ha altre esperienze, il sistema è uno solo: essere segnalato come allievo meritevole nel secondo corso e superare l'esame da parte del team che sovrintende alla formazione istruttori, composto dagli "anziani". Il recapito del C.N.L. è piazza Campanella 10, 10146 Torino, telefono e fax 011/710306.

colo non dice (e naturalmente anche il presidente del Consiglio Istruttori tace) è che il passaparola interno e "segreto", era: "Ragazzi, scrivete tutti a Cuore e mettete per primo il Centro Nautico di Levante". Telefonate a grappolo, ben prima del diffondersi dei social network, organizzazione perfetta da gruppo locale a gruppo locale,

e nel giro di qualche mese, nell'autunno del '90, i Levante scalarono la classifica, attirando l'attenzione del mensile *Vela e motore* e, a cascata, di altri giornali e periodici. I voti dunque non erano taroccati, c'erano tutti, ma invece di essere dispersi, erano concentrati sulla nostra associazione...

(segue da pag. 12)

zione al litorale e alle dune è massima, come pure all'entroterra, soggetto, come in Sardegna, a frequenti incendi, spesso dolosi. Si fanno esercitazioni antincendio e si dota la base delle minime attrezzature di primo intervento. E, come a Porto Istana, viene indicato con un cartellino il nome delle piante tipiche locali...

La vita dei corsi sostanzialmente rimane la stessa: l'isolamento dai centri abitati e il ritrovarsi in un posto accogliente con nuovi amici e conoscenti di vecchia data favoriscono l'aggregazione in gruppo, che si esprime in particolare nella grande "caciara" serale.



Sopra: Scuola di mare, pic-nic sui micropomo
A fianco: I primi dieci anni della scuola, locandina
Sotto: Quando i Tonic 23 (7,10 m!!!) navigavano in crociera costiera con 5 persone a bordo da Venezia alle Kornati

Centro Nautico di Levante

associazione senza scopo di lucro
punto d'incontro per gente che ha come legame il mare

DECENNALE 93

Torre Guaceto

Egeo

Tirreno

SCUOLA DI VELA

INFORMAZIONI
011/7723529

- CORSI DI BASE
- CATAMARANI
- PERFEZIONAMENTO DERIVA

- SCUOLA DI MARE
- CROCIERA COSTIERA
- CROCIERA INTENSIVA

alla scoperta dell'arcipelago dell'incoronata

un'avventura lungo un perimetro ancora incontaminato su barche moderne, veloci e, perché no confortevoli

Crociera costiera

LA FLOTTA

4,20-scuola - Deriva, inaffondabile, costruzione in vetroresina. Lung.: m 4,20. Equipaggio: 2 persone

Trident - Driva, inaffondabile, costruzione in vetroresina. Lung.: m 4,99. Equipaggio: 4 persone

Micropomo - Micro-cupper a deriva mobile, costruzione in vetroresina. Lung.: m 5,50. Baglio: m 2,35. Equipaggio: 4 persone

Mousquetaire-club - Cabinato zavorrato con deriva mobile, inaffondabile, costruzione in compensato marino. Lung.: m 6,48. Baglio: m 2,30. Equipaggio: 5 persone

Tonic 23 - Cabinato a chiglia fissa, costruzione in vetroresina. Lung.: m 6,90. Baglio: m 2,50. W.C. marino. Equipaggio: 5 persone

E.M. 8,30 - Cabinato a chiglia fissa, costruzione in compensato marino. Lung.: m 8,30. Baglio: m 2,84. H. interna: m 1,80. W.C. marino. Entroborco: 14 HP. Equipaggio: 5 persone

Kornati 1 o 2 settimane
Flotta: Tonic 23
Bacino di navigazione: Adriatico centrale, Dalmazia

Corso di preparazione alla crociera, si svolge interamente imbarcato sui Tonic 23, scafi di concezione moderna e di grande abitabilità.

Secondo la tradizione della scuola le barche non sono dotate di motore: fatto che induce di per se stesso all'acquisizione di una mentalità fondata sulla consapevolezza delle proprie forze (e dei propri limiti) e su una concezione complessiva della sicurezza. La didattica svilupperà tutte le manovre

sotto spi, la navigazione diurna e notturna, le norme per prevenire gli abbordi in mare, il carteggio, la meteorologia.

Porto di partenza: **Zara** (facilmente raggiungibile in traghetto da Ancona, Venezia e Fiume o in pullman da Trieste-Fiume).

Dopo qualche giorno passato nei dintorni del canale di Pasman per familiarizzarci con le barche, la flotta naviga tra le isole dalmate e in particolare nell'arcipelago delle Kornati, alla scoperta di piccoli porti e suggestivi ridossi naturali.

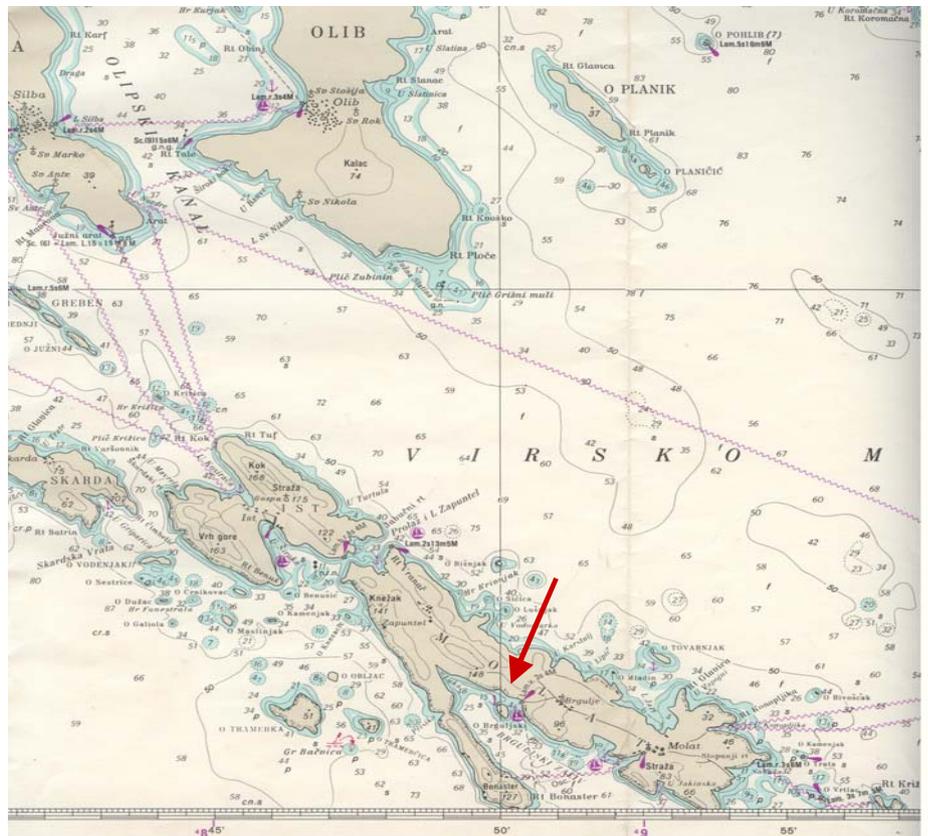
Gli equipaggi rientrano il venerdì pomeriggio, per consegnare le barche pulite e in ordine ai subentranti sabato alle 14,00. È indispensabile essere muniti di passaporto.

Data inizio	Prezzo	Prezzo Blu
12 aprile (*) (●)	340.000	300.000
25 agosto (*)	370.000	330.000
1 settembre (*) (●)	620.000	550.000
14 e 28 luglio	780.000	690.000

(*) Corsi di 1 settimana
(●) Il corso del 12 aprile parte e arriva a Venezia.
Il corso del 30 giugno parte da Venezia e arriva a Zara.
Il corso del 1 settembre parte da Zara e arriva a Venezia.

Da S. Giuliano a Porto Istanza: Base cercasi... Una storia infinita

Una storia infinita, quella della ricerca di una Base... Siamo partiti da S. Giuliano ('81—sperimentale), siamo passati da S. Clemente ('82-'89), la base che ci ha permesso di crescere come associazione (nell'89 S. Clemente chiude: siamo di fatto sfrattati) e dall'87 siamo a Torre Guaceto, ma ancora non siamo soddisfatti: la questione della "base unica", posta a suo tempo dai francesi come condizione indispensabile, è innegabilmente un obiettivo strategico. Scegliendo Torre Guaceto vengono di fatto privilegiati due obiettivi: l'identificazione con un sito di bellezza unica, come strumento di coesione e crescita associativa, da un lato, e dall'altro la soluzione delle criticità rilevate a Venezia per quanto riguarda i corsi su deriva. Ma i corsi imbarcati soffrono: i cabinati non possono restare al gavitello davanti alla base (troppa onda) e il perimetro di navigazione non offre né spunti didattici né mete e ridossi significativi. Nel frattempo l'esperienza di navigazione lungo le coste dalmate (allora jugoslave) suggerisce la ricerca di una base dall'altra parte dell'Adriatico. E nell'inverno '91 si arriva a concludere un accordo per la locazione di una casa a **Brgulje**



In alto e qui a sinistra: a Torre Guaceto vento e onda spesso non hanno la stessa direzione e causano problemi agli equipaggi.
Al centro: estratto dalla carta nautica della Croazia. La freccia indica il luogo della mancata base.
A destra: la giornata tipo come riportata nei programmi dei primi anni 90. Il bollettino meteo era diffuso dalla radio alle 7 e improntava gli orari di tutta la giornata. Si lavorava un po' anche dopo cena... e alle 23 nelle tende e nelle camerate si rispettava il silenzio per chi voleva dormire...

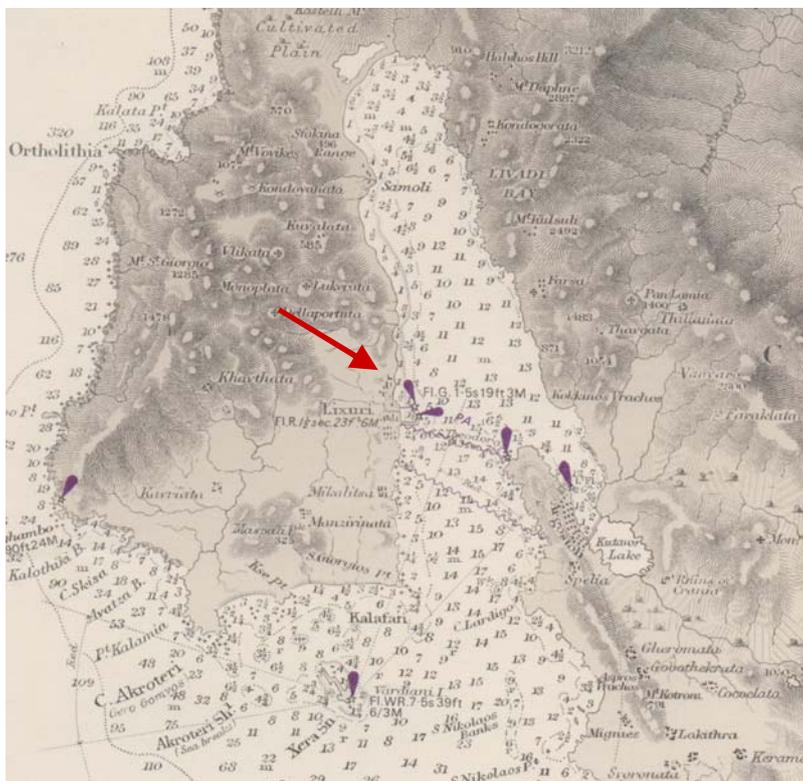
dall'alba
al
tramonto
una giornata
"tipo"

- 07.00 - Ascolto del bollettino meteo da parte della comandata.
- 07.30 - Sveglia e prima colazione.
- 08.30 - Gli istruttori illustrano il piano di navigazione della giornata e il significato degli esercizi proposti.
- 09.30 - In spiaggia: si armano le barche e si parte...
- 13.00 - A pranzo.
- 15.00 - Di nuovo in mare.
- 18.00 - Rientro in base. Disarmo delle barche. Tempo a disposizione per docce e affari personali.
- 19.30 - Cena.
- 20.30 - Verifica della giornata: insieme agli istruttori farete l'analisi delle manovre apprese e di ciò che ancora vi resta da imparare.
- 21.30 - Un po' di relax. Se sapete fare musica portate uno strumento: avrete occasione di usarlo in compagnia.
- 23.00 - Il silenzio è d'oro... per chi vuole dormire. Per gli altri vi è tutta la spiaggia a disposizione.

(isola di Molat, immediatamente a NW delle Kornati) e a un'intesa da formalizzare con lo Y.C. di Zagabria, che avrebbe dato copertura giuridica all'attività nella neonata Repubblica Croata. L'operazione viene pianificata fino al versamento di una sostanziosa caparra. Poi il caos: scoppia la guerra serbo-croata. Zara è isolata. Le comunicazioni con Zagabria interrotte. La pulizia etnica colpisce alcuni referenti dei Levante. L'operazione viene rimandata... e l'anno successivo, vista la recrudescenza bellica, annullata.

Il posto, con tutta probabilità, avrebbe creato gli stessi problemi che creerà, qualche anno dopo, la base di Lixouri: e cioè costi e tempi di viaggio alti per gli allievi, con difficoltà di approvvigionamenti nautici e logistici per la base. In più un'incognita sui venti, i quali sicuramente spirano più deboli che sulla costa brindisina. Ma il perimetro di navigazione risulta eccezionale per la Scuola di Mare e la Crociera ed è anche potenzialmente adatto alle derive, affacciandosi su un golfo molto ben ridossato. Nel frattempo un gruppo di esploratori individua anche un'isola greca, Kithnos, con una splendida baia isolatissima, ben ridossata, poca onda, dominata dalla tipica chiesetta cicladica dedicata a Ay. Stefnou, un paradiso ancora più lontano: l'idea non va avanti.

Ci sarebbero le isole Ionie e la costa occidentale della Grecia... perché non andare a vedere? Una commissione parte ed esplora, via terra, la costa a nord e sud del golfo di Corinto, attorno a Patrasso, oltre a gran parte dell'isola di Cefalonia. La scelta è dovuta al fatto che è in servizio un traghetto da Brindisi a Patrasso e/o Sami (Cefalonia), quindi relativamente "vicino" a Torre Guaceto: se la gente viene fin qui, perché non mandarla anche dall'altra parte? Il viaggio esplorativo ha un buon successo. La commissione



In alto e in basso a sinistra: La carta nautica del golfo di Argostoli (Cefalonia) e di Kithnos. La carta è inglese e gli scandagli sono in *fathom* (1,82 m). La freccia indica la posizione della base dei Levante. Il golfo di Argostoli, molto profondo e riparato, è uno specchio d'acqua ideale per derive, catamarani e Scuola di mare.



A sinistra: Lixouri, la disponibilità di un pontile e un vento leggero permettono di alzare per prova lo spi all'ormeggio.

A destra: Lixouri, banchina del porto. Le barche della Scuola di mare si esercitano nella presa di banchina a vela.



torna in patria con la possibilità di locazione di una casa, con spiaggia e pontile privati. Il massimo. E un'altra volta si parte con un trasloco: barche, attrezzature, masserizie...

Anche in questo caso si tratta di una grande baia — Argostoli — con venti dominanti settentrionali e poca onda. La *location* è a **Lixouri**, un grazioso paesino con un bel porto, anche turistico. La Scuola di mare e il corso di Crociera costiera si trasferiscono

Sotto: Dal programma '94 la pagina dedicata alla Grecia e alla Scuola di mare

qui. Nonostante il buon gradimento di pubblico, la distanza costituisce, come si diceva sopra, un forte deterrente. A ciò si unisce l'impossibilità di programmare uno sviluppo che comprenda anche i corsi base, per la ridotta capienza della struttura e si capirà perché l'esperienza di Lixouri dopo poco viene abbandonata, a favore di un nuovo esperimento che, questa volta, non guarda più a levante, ma con una rotazione di 180° guarda a ponente: la Sardegna e le **Bocche di Bonifacio**. Si tratta di una grande baia, più piccola di quella di Argostoli, in

nell'incanto delle isole greche

SCUOLA DI MARE

Base: Lixouri, Cefalonia

Scuola di mare BB

2 settimane

Flotta: Micropomo e Mousquetaire-club

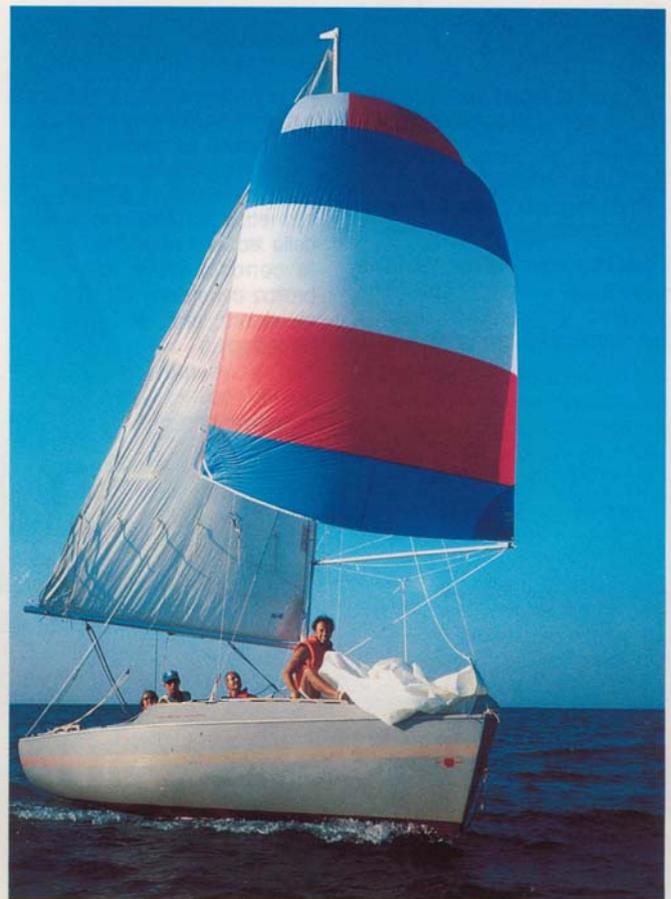
Si chiama *scuola di mare* perché è il corso più importante nel curriculum formativo di un velista orientato alla crociera, cioè a stare, muoversi e vivere in mare. Vi dedicherete alle manovre di un piccolo cabinato: la riduzione della vela in navigazione, gli ancoraggi, le manovre di sicurezza, lo spi, le manovre di porto, le evoluzioni in spazi ristretti. Il tutto imparando a sfruttare al meglio l'unico propulsore di cui disponete: il vento.

Farete base a terra, rientrando ogni sera.

Sperimenterete un cabinato leggero, veloce, di concezione moderna e uno più tradizionale, tranquillo, ma di grande affidabilità.

Con il passare dei giorni, man mano che vi affinerete nella pratica, le tappe delle vostre escursioni si allontaneranno sempre più dalla base: arriverete a esplorare buona parte delle meravigliose baie di sabbia, contornate da rocce e grotte, che orlano la costa sud di Cefalonia. Il corso inizia la domenica pomeriggio e termina il sabato mattina.

Data inizio	Prezzo	Prezzo Blu
19, 26 luglio		
2, 9, 16 agosto	990.000	880.000



La partecipazione

L'associazione si regge anche sulla disponibilità degli istruttori a operare gratuitamente e sull'attività volontaria dei soci che collaborano alla gestione e alla promozione delle iniziative estive e invernali.

Un piccolo gruppo di dipendenti si occupa inoltre della segreteria, della manutenzione e dei problemi logistici della base.

Gli istruttori

Formati all'interno dell'associazione o cresciuti in altri ambienti e in altri mari, costituiscono un prezioso patrimonio di conoscenze e di esperienze, che viene valorizzato e verificato attraverso un sistema di formazione permanente.

La base

La base della Scuola di mare è costituita da una casetta affacciata direttamente sulla spiaggia, non lontano da Lixouri, nel golfo di Argostoli, a Cefalonia (mar Ionio).



Alloggerete in camere con bagno a 2 o 3 letti, pranzerete e farete lezione su una terrazza in riva al mare.

Stile di vita e organizzazione della giornata sono del tutto simili a quelli della base di Torre Guaceto.

Le barche saranno ormeggiate a un pontile privato, di fronte alla casa.

Lixouri è raggiungibile, oltre che con mezzi propri o in aereo, con il traghetto diretto Brindisi-Sami (Cefalonia) e da qui con l'autobus di linea (25 km).

comune di Santa Teresa di Gallura: **Porto Pozzo**.

Il locale campeggio è disponibile a cedere in locazione al Centro Nautico di Levante un'area riservata e recintata. E' storia relativamente recente. Finalmente una base potenzialmente "unica", dove poter concentrare tutti i corsi, dall'iniziazione all'altura. E da una prima sperimentazione nel 1997 con cabinati si passa a un programma completo negli anni successivi. Un container viene stipato di un sacco di cose e trasportato in Sardegna: a



Porto Pozzo verrà utilizzato come officina. Per un periodo dunque sono attive due basi, che lentamente e inevitabilmente imboccano strade diverse. In effetti Porto Pozzo non convince tutti a pieno. L'unico vero, indiscutibile, vantaggio è la possibilità di avere una base unica con tutti i tipi di corso. Ma essere in un campeggio, pur se all'interno di un'area riservata, non poter vivere l'isolamento che offre Torre Guaceto (e offrirà Porto Istana), non poter contare su alcun edificio in muratura trova molti perplessi e provocherà, nel tempo, qualche disaffezione tra gli adulti.

Un'ultima controverifica, prima di puntare sullo sviluppo di Porto Pozzo, viene fatta ('94) esplorando le possibilità offerte dal comune di **Arborea** (golfo di Oristano) che dispone di una ex-colonia affac-

Sopra: Golfo di Oristano, Arborea, aereo-foto della ex-colonia disponibile per i Levante.

Di fianco: Dal programma '94 la pagina dedicata alla Crociera. Il Vecchietto viene acquistato grazie all'ennesima sottoscrizione di un prestito da parte dei soci...

CROCIERA CLUB **CROCIERA SCUOLA**

dalla crociera costiera all'altura

Crociera costiera

2 settimane
Flotta: Tonic 23
Bacino di navigazione: Isole Ionie

Corso di preparazione alla crociera, si svolge interamente imbarcato sui Tonic 23, scafi di concezione moderna e di grande abitabilità.

La didattica svilupperà tutte le manovre a vela e vi farà acquisire una mentalità fondata sulla consapevolezza delle proprie forze (e dei propri limiti) e su una concezione complessiva della sicurezza.

Porto di imbarco e di sbarco: Lixouri (Cefalonia), dove si svolge il corso di Scuola di mare.

Lixouri è raggiungibile, oltre che con mezzi propri o in aereo, con il traghetto diretto Brindisi-Sami (Cefalonia) e da qui con l'autobus di linea.

Il corso ha inizio la domenica pomeriggio.

Livello richiesto per accedere:

Gli standard

- L'organizzazione di una crociera: inventari, cambusa, rifornimenti, cucina, manutenzione di sicurezza
- Norme di sicurezza; norme per prevenire gli abbordi in mare
- Recupero di uomo a mare e manovre di sicurezza
- Carteggio, teoria e pratica: punto nave, rilevamenti, rotte, lettura e interpretazione delle carte nautiche e del portolano (introduzione)
- Meteorologia (generalità)
- Navigazione sotto spi
- Navigazione notturna (introduzione)

Crociera intensiva

2 settimane
Flotta: Alfa 11,50
Bacino di navigazione: Mar Tirreno

Prendete il largo per una crociera intensiva itinerante, che vi porterà dalla Sardegna alla Tunisia.

Il programma prevede l'approfondimento delle manovre a vela in un cabinato di taglia importante, anche in condizioni «difficili».

L'equipaggio dovrà badare a se stesso e alla barca, organizzandosi per navigazioni che non prevedono necessariamente soste giornaliere.

Il corso è riservato a velisti con buona preparazione velica, che abbiano già frequentato ai Levante o presso altra scuola ISSA almeno un corso di terzo livello.

La barca raggiunge il porto previsto il venerdì sera e viene consegnata pulita e in ordine il sabato pomeriggio.

Livello richiesto per accedere:

Prima tappa: Palau - Tunisia - Cagliari
Seconda tappa: Cagliari - Tunisia - Palau

Gli standard

- Navigazione diurna e notturna continuata per più di 24 ore
- Carteggio, navigazione stimata, diario di bordo, interpretazione delle carte nautiche, del portolano e del libro dei fari e fanali
- Atterraggi, entrata in porto
- Uso degli strumenti di bordo
- Uso del sestante (introduzione)
- Come pianificare una crociera: autonomia nella vita di bordo e organizzazione dei quarti
- Meteorologia e strategie di crociera
- Sicurezza, prevenzione, pronto soccorso
- Emergenze a bordo: simulazione dei casi più frequenti
- Legislazione sulla nautica da diporto, documenti di bordo
- Motore: manovre di porto e primi interventi di manutenzione

Date	Prezzo	Prezzo Blu
4 luglio	980	840
18 luglio		
1 e 15 agosto	1.250	1.080

"Il vecchietto", Alfa 11.50 rinforzato e attrezzato per un giro del mondo, che ha appena concluso con Carlo Auriemma e Lizzi Eordegh, naviga con i Levante nei corsi Crociera intensiva e Crociera Club.

Alcune sue caratteristiche. Progetto: Sparkman & Stephens; lung. f.t.: 11.50 m; baglio max: m 3.20; dislocamento: q 6,2; zavorra: q 2.35; armamento: sloop in testa d'albero; timone a vento; salpa ancora; motore 30HP. Interni in legno; 7 cuccette; w.c. marino; trigboat.

Date	Prezzo	Prezzo Blu
17 e 31 luglio	1.450	1.150

ciata sul mare. Purtroppo le difficoltà nautiche superano di gran lunga i vantaggi logistici, con un aumento dei problemi dovuti alle difficoltà di collegamento. Si rinuncia anche a questa possibilità e si opta definitivamente per il pozzo. Ma l'attaccamento a Torre Gua-

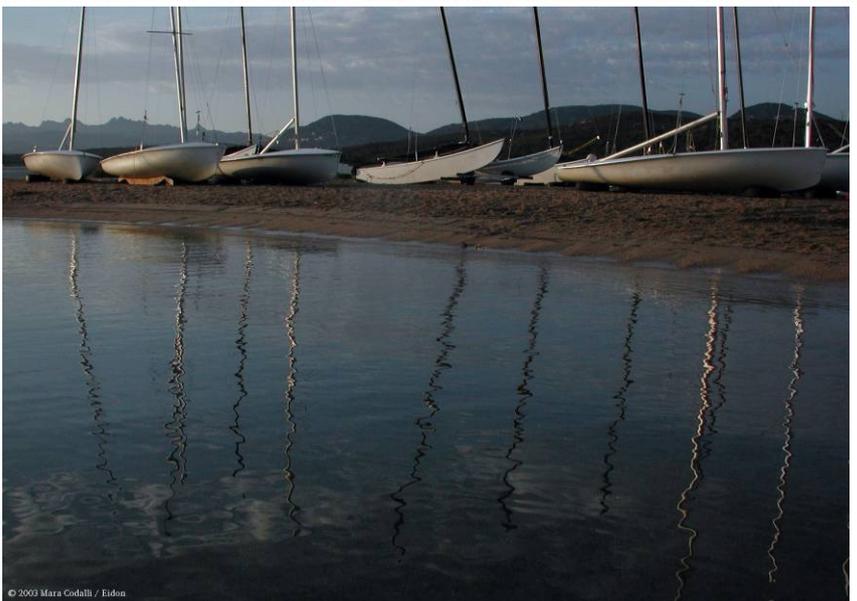


© 2003 Mara Codacci / Eidon

Sopra: Corso di base, seconda settimana.- Le tende dormitorio a P. P.
Sotto: primo giorno ...piacere, vi presentiamo le barche.
Dall'alto a destra: Porto Pozzo da Google maps; il piazzale delle derive in un momento di calma: sono tutti in doccia; ... e adesso si arma e ci si prepara a partire.



Immagini ©2012 Cnes/Spot Image, DigitalGlobe, GeoEye, Map data ©2012 Google



© 2003 Mara Codacci / Eidon



© 2003 Mara Codacci / Eidon



ceto è molto forte, mentre i suoi limiti nautici non attenuano il richiamo del sito, dominato dall'antica torre da cui trae il nome: la base rimane aperta per i corsi su derive. Nei primi anni c'è un passaggio di allievi da una base all'altra, ma inevitabilmente si consolidano affezioni e amicizie legate all'esperienza e/o al lavoro volontario portato avanti in una specifica base. Il vecchio problema di tutti i corsi concentrati in un'unica base torna a galla: il Centro Nautico di Levante non può reggere economicamente e didatticamente le due basi: è necessario un taglio.

In una affollata e tesa assemblea si decide di dividere il destino delle due basi: i *Levante*, a malincuore, **scelgono di concentrare tutte le loro energie su Porto Pozzo** e lasciare a una costituenda nuova associazione di proseguire a Torre Guaceto. Siamo ormai negli anni 2000.

... E non è finita: dell'ultima tappa, quella di **Porto Istana**, del 2011-20012 parleremo tra poco, ma non si tratta più di storia, si tratta di cronaca.

Dall'alto (Porto Pozzo):

- Lezione sotto il gazebo
- Aperitivo con brindisi prima di cena
- ... e questa è la cena.
- I "voti" di fine corso. Gli allievi esibiscono il libretto ISSA

A sinistra: Finalmente anche le crociere partono dalla base, sotto il controllo del Capobase.

Belle facce, gente contenta, felice di stare insieme, ma... Ma lo spirito associativo tende a venir meno. Il turismo mordi e fuggi permea lentamente anche i *Levante*: vengo, pago il corso, mi diverto e torno a casa, non domandatemi di dare niente all'associazione. Certo, il vivere in un campeggio non favorisce il crescere di un'identità associativa.



Omaggio agli Istruttori anima della scuola

Forse dire che la vela diventa una missione è un po' esagerato. Ma andiamo a vedere cosa c'è dietro allo slogan pubblicitario.

Ci sono innanzitutto loro, gli istruttori: appassionati di mare e di vela che decidono di condividere sapere e passione con gli altri, in un rapporto di volontariato con la scuola.

C'è poi una struttura organizzata, formata da tutti gli istruttori che hanno inquadrato ai Levante (il Consiglio Istruttori). Essa è un organismo tecnico che cura la formazione e l'aggiornamento degli istruttori e si affianca al CdA e allo staff di permanenti nell'organizzazione didattica.

Ci sono infine i corsi di formazione specifici senza i quali non si diventa istruttori. In 30 anni ne sono stati formati centinaia.

Un omaggio alla loro passione, dedizione e continuità da parte di tutti noi è doveroso.



contratto di formazione per gli istruttori
per i nostri istruttori è previsto un "contratto di formazione". Esso offre occasioni agevolate di perfezionamento della formazione personale ed entra in funzione dopo il primo inquadramento in un corso di due settimane: richiedete il regolamento.

Naviga con noi come Istruttore

Fare l'istruttore al Centro Nautico di Levante: la gioia di trasmettere agli altri il proprio entusiasmo per il mare e di condividere esperienze personali, acquisizioni tecniche, «trucchi» del mestiere. Non vieni pagato, nemmeno per il vitto; ma parla con qualche «anziano» dei nostri: ti dirà che il corso di massimo perfezionamento personale, dopo anni di vela, lo fa ogni volta che inquadra in uno stage come istruttore; ti dirà che avere la responsabilità didattica di un gruppo di allievi, oltre che una grande esperienza umana, è la miglior scuola che si possa frequentare.

E questo non ha prezzo.

Formazione di base
11 giorni + 2 w.e.
Base: Torre Guaceto
Flotta: Derive - Micropomo

Questo è il corso di formazione di base, riservato a coloro che durante gli stage estivi sono stati proposti come futuri istruttori o a chi, esperto velista, intende diventare istruttore del Centro. Richiede una completa padronanza del mezzo e una buona esperienza nautica. Durante lo stage affronteremo soprattutto i problemi teorici e pratici della didattica, dell'organizzazione e della conduzione di un corso, oltre naturalmente alla verifica delle singole preparazioni personali. Il corso è costituito da un modulo pratico-teorico di 11 giorni presso la base e da due moduli teorici cui sono dedicati i week-end. A chi avrà superato positivamente il corso sarà

proposto di partecipare ad uno o più stage in qualità di istruttore in formazione.

Date	Prezzo
Dal 25/IV al 5/V + w.e. del 18/V e del 25/V	550.000
Dal 12 al 22/IX + w.e. del 28/IX e del 5/X	550.000

Formazione Scuola di Mare
1 settimana
Base: Torre Guaceto
Flotta: Micropomo e Mousquetaire-club

Corso breve di formazione e aggiornamento raccomandato in modo particolare a chi intende inquadrate nella Scuola di Mare. Esso approfondirà la didattica di un corso di secondo livello, sia

Istruttori

quando la vela diventa una missione

Il coordinamento e la didattica dei corsi sono assicurati in maggioranza da istruttori volontari, ovvero per lo più ex allievi che hanno deciso di condividere la loro esperienza e la loro passione con i nuovi Levantini. Gli istruttori sono selezionati in base alle loro qualità umane e per le loro competenze tecniche, sono parte di un team che cresce con la scuola. Il Levante ne è consapevole ed investe sugli istruttori e sulla formazione come nessuna altra realtà velica in Italia.

Accedono ai corsi di formazione allievi segnalati per bravura e doti umane dai propri istruttori, ma accedono anche velisti formatisi fuori dal Levante interessati a fare esperienza e prestare le loro capacità sotto le nostre vele.

Organizziamo corsi di formazione ed aggiornamento sul 12 mesi. Formazioni gestite secondo standard europei (RYA e FFV) da formatori qualificati, utilizzando moduli didattici all'avanguardia in Italia, senza contare l'opportunità di crescita professionale con i corsi FIV (Federazione Italiana Vela) e FFV (Fed. Francese Vela).

Perché diventare istruttore? Prima di tutto, è il miglior modo per continuare ad imparare!

PRIMO LIVELLO: il percorso è diviso tra deriva/catamarano e cabinato e si articola in 2 moduli, tecnico, per verificare e preparare velicamente il futuro istruttore e didattico, in cui vengono affrontate le tecniche di insegnamento e la gestione degli allievi. Per completare la preparazione di 1° livello sono necessarie 2 settimane di affiancamento in cui, seguiti e valutati da un istruttore capo corso, si farà esperienza diretta su un corso di vela.

SECONDO E TERZO LIVELLO: dedicati agli istruttori che vogliono diventare rispettivamente, capicorso scuola di mare o crociera. Il corso prevede un modulo teorico-pratico e uno applicativo-pratico.

In alto: La pagina dedicata agli istruttori del Programma 2010.

A fianco: La stessa pagina, venti anni prima (1991). Cambia l'iter curricolare della formazione e l'immagine grafica, ma la sostanza dei contenuti è la medesima: un "mestiere" che si fa gratis per il piacere di condividere con gli altri la propria esperienza.

Omaggio ai Cambusieri anima della vita a terra

La storia dei cambusieri risale agli inizi dei Glénans. I corsi in Francia sono organizzati in modo che alle comandate è affidato il compito di preparare i cibi sulle base di forniture prestabilite, comprese nel prezzo del corso. I cambusieri hanno il compito quindi di coordinare le comandate in funzione di "quel che c'è in cambusa". Non fanno i cuochi: sovrintendono e, appunto, coordinano. Sono allievi "anziani" che conoscono il meccanismo, lavorano sostanzialmente mezza giornata e l'altra la passano in barca, come "remunerazione" del loro servizio. I *Levante* hanno inizialmente trasferito il metodo, con l'aggiunta di un/una "supercambusiera", che viene inquadrata nello staff, con il compito di fare gli acquisti e distribuirli alle cucine dei corsi. Solo negli ultimi anni le cucine sono state unificate ed è stata introdotta la figura del cuoco che "aiuta" la comandata in cucina. Il cambusiere, quindi, ha oggi un compito relativamente più semplice, anche se rimane invariato: controllare il lavoro della comandata nelle pulizie, nel preparare le tavole e nel lavoro in cucina. Definito "istruttore a terra" ha anche occasione di trasmettere agli allievi i valori dello stile di vita dell'associazione.



Il ruolo del cambusiere.

Figura essenziale all'interno del corso, il cambusiere si occupa dei rifornimenti e della logistica interna. Deve avere senso organizzativo e un minimo di senso pratico. Ma attenzione: il cambusiere non è il cuoco della compagnia; ma solo colui che verifica che i cuochi di turno (la comandata) abbiano il necessario per cucinare e non combinino pasticci con le dosi. E' un "lavoro" di qualche impegno, ma lascia molto tempo libero per navigare.

Per fare il cambusiere basta conoscere già la base e avere frequentato un breve corso di formazione. Tornare a Porto Pozzo come cambusiere può essere una buona occasione per tenersi in contatto con l'Associazione, ritrovare vecchi amici con cui divertirsi e, chiaramente, navigare.

Nei corsi di Torre Guaceto è previsto un posto di Cambusiere/a, che avrà il compito di coordinare le comandate nell'organizzazione dei rifornimenti e della cucina.

la persona ideale

- ha già navigato a Torre Guaceto
- sa cosa significa cucinare per una ventina di persone (ma non si chiede che faccia il cuoco)
- si sa orientare con la qualità, le quantità e la «durata» dei cibi
- ha la capacità di coordinare il lavoro altrui
- ha la patente auto

In contropartita per le sue prestazioni, che occuperanno mediamente mezza giornata, il/la cambusiere/a potrà imbarcarsi nelle ore libere.

Se siete interessati, utilizzate il nostro modulo d'iscrizione.

cambusiere a torre guaceto

un modo diverso ed economico di fare vacanza e di restare in contatto con l'associazione, la base e... le barche.



Nonostante abbiano a che fare con la cucina, i cambusieri non sono cuochi.

A sinistra: Dal Programma '92.

A destra: Dal Programma '2002.

Il loro ruolo cambierà con l'introduzione della cucina unica per tutti i corsi e della figura del cuoco, che fa parte dello staff.

Omaggio ai Permanenti struttura portante dei Levante

Permanenti, con il significato che al nome attribuiscono i *Levante*, non esiste in italiano: è un francesismo bell'e buono. E' un aggettivo diventato sostantivo. Ci teniamo l'imprecisione lessicale perché essere legati a un nome vuol dire essere legati anche a un'idea. E l'idea è che il permanente è un... volontario pagato. Pagato perché è il suo lavoro: si guadagna la vita. Volontario perché ha lo spirito di attaccamento e di dedizione di un volontario...

E' un tecnico, che attraverso la sua esperienza trasmette conoscenza e "modi di fare" in particolare agli istruttori, guidandoli, correggendoli e...valutandoli. Tra di loro c'è il Capobase, con le stesse funzioni che, in barca, ha il comandante. D'altra parte non si è detto che stiamo in base come su una grande barca?

I permanenti a lungo periodo e quelli che con contratto a breve formano lo Staff (della Base e della Segreteria). Nei primi anni il Capobase era semi-volontario, un istruttore "anziano" di esperienza e affidabilità. Poi si è passati a professionisti che, gradatamente, hanno assunto responsabilità sempre più prolungate nel tempo, fino a diventare, dal 2003, dipendenti fissi (obiettivo raggiunto ...dopo 20 anni...).

Le difficoltà di bilancio e il budget limitato del capitolo di spesa "stipendi" non sempre hanno permesso scelte di personale all'altezza o con curriculum qualificato. In 30 anni di storia si sono anche verificati (rari) problemi e ancor più rari allontanamenti. Ma ha sempre funzionato la capacità di supplenza degli altri componenti lo staff e, proprio nei momenti topici, degli istruttori.

Anche a tutto il personale succedutosi negli anni (e in particolare al personale del Trentennale) va il nostro ringraziamento.



© 2003 Mira Codacci / Eidos

Lo Staff



DIEGO FILIPPINI

Capobase in Sardegna. Dal 2012 è il nostro nuovo capobase. Benvenuto Diego! È istruttore da diversi anni sia con il Centro Nautico di Levante che con scuole del Lago di Garda. Skipper nel Mediterraneo per crociere e corsi. Esperto istruttore di deriva, catamarano, cabinato.



STEFANIA BELLONI

Formatasi nel mondo delle regate a cui ancora partecipa, è istruttrice FIV, Glénans, titolare di brevetto Brévet d'Etat francese. Segue personalmente dal 1999 corsi FIV per ragazzi e dal 2000 è parte dello staff Levante.



LUCIA MAURO

È istruttrice FFV (Fed. Francese Vela). Lavora da anni nel settore della nautica e delle scuole di vela, in particolare sui corsi ragazzi e fa parte del nostro staff dal 2002.



ENIO PATRONE

Si occupa dei corsi windsurf Levante, surfa dal 1984, ha fondato il Circolo Tramontana Voltri Surf di Genova, ex regatante CIF e PBA è anche istruttore federale windsurf (FIV).



Elogio degli Stark barca intramontabile

Gli anziani continuano a chiamarli con il loro primo nome: Stark. Da quando gli stampi sono stati venduti ad un altro cantiere si chiamano Nytec 20. Molto amati da allievi e istruttori, non hanno fatto rimpiangere i vecchi, magnifici Mousquetaire.



© 2003 Mare Codalli / Eidon

LA NUOVA BARCA PER LA SCUOLA DI MARE

PIACERE, MI CHIAMO STARK

Uno scafo "tutto ponte" studiato apposta per il corso di secondo livello

di ROBERTO CARBOGNIN

Hanno già superato il collaudo di quasi una stagione e sono definitivamente entrati in servizio. Il loro nome gioca con assonanze che danno l'idea di forza e robustezza, ma anche con quello di una specie di mele, come tutte le barche progettate dall'architetto A. Gambel (escono dalla sua matita, ad esempio, i Pomito e i Micropomo).

Gli Stark sono frutto di una collaborazione a tre: Gambel, il progettista, Cadei, il cantiere e i Levante.

La versione realizzata per la nostra Scuola di mare si è avvalsa anche dell'importante collaborazione di Marco Pomi, della Valeria Hood, che ha studiato un piano velico semplice, come era nella distinta delle nostre richieste, ma molto efficace.

La storia è presto raccontata: nel 1992 il Centro Nautico di Levante decideva di avviare il rinnovo della flotta di Scuola di mare, il corso più importante per un velista orientato alla crociera. Si doveva trovare un cantiere con cui lavorare, che si assumesse l'onere del primo impianto. Ferruccio Cadei, titolare dell'omonimo cantiere d'Iseo, già fornitore di una parte della nostra flotta, faceva al caso nostro. «Io vi faccio lo scafo, disse, e voi vi occupate di tutto il resto».

La "nostra" barca doveva avere alcune caratteristiche irrinunciabili: stabilità in navigazione e ottime capacità evolutive (gli Stark imbarcano allievi che provengono da un corso di base e che, in teoria, non hanno mai messo piede su un cabinato), rigidità alla tela (cioè sbandamento limitato anche con vento sostenuto) per togliere all'allievo ogni senso di instabilità e permettergli di concentrarsi sulla manovra, un grande pozzetto dove tunarsi facilmente agli esercizi e infine dare tranquillità sotto spi. Più tutta una serie di piccolissimi dettagli sulla sistemazione della coperta, che vanno dalle attenzioni antinfortunistiche alla necessità di "lavorare" con un mezzo pensato, centimetro per centimetro, per la didattica e per una formazione marinara.

Ne è uscito uno scafo dalle linee filanti, abbastanza basso sull'acqua, senza tuga: la coperta è quindi praticabile da prua a poppa (ma all'interno c'è spazio per 4 cuccette). L'armo è quello classico in testa d'albero, con crocette non acquartierate, quattro sartie basse e paterazzo sdoppiato.

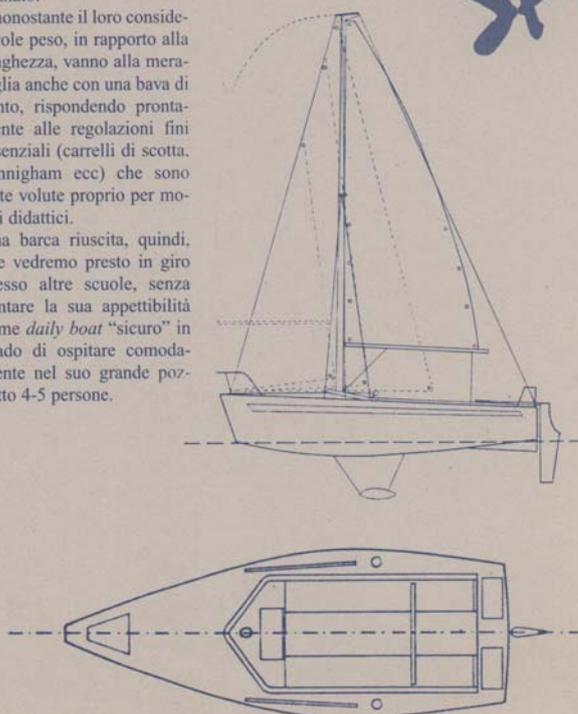
Gli istruttori e gli allievi che hanno provato le barche a Lixouri sono stati unanimi nel definirle "giuste", facili da portare ed estremamente docili alla barra. Sotto spi «vanno come su un binario», ha detto qualcuno e anche di bolina si sente l'effetto della robustissima pinna dalla linea allungata, con il "richiamo" di uno skeg a poppa: una soluzione che risponde in pieno alle esigenze di stabilità a cui abbiamo accennato.

E nonostante il loro considerevole peso, in rapporto alla lunghezza, vanno alla meraviglia anche con una bava di vento, rispondendo prontamente alle regolazioni fini essenziali (carrelli di scotta, cunningham ecc) che sono state volute proprio per motivi didattici.

Una barca riuscita, quindi, che vedremo presto in giro presso altre scuole, senza contare la sua appetibilità come *daily boat* "sicuro" in grado di ospitare comodamente nel suo grande pozzetto 4-5 persone.

Carta d'identità

Nome: Stark 20
Progetto scafo: A. Gambel
Cantiere: Cadei, Iseo
Costruzione: vetroresina
Lung.: m 6
Baglio max: m 2,35
Versione Centro Nautico di Levante
Dislocamento: Kg 960
Pescaggio: m 0,98
Zavorra: Kg 250
Lung. pozzetto: m 2,50
Sup. velica:
Randa 2 mani, mq 10,3
Genoa, mq 12,5
Genoa 2, mq 8,5
Fiocco: mq 4,8
spi, mq 27



Sopra e sotto: Gli stark al lavoro con la Scuola di mare.

A fianco: La storia degli Stark è tutta nell'articolo di Veladematti n° 2/95. Nonostante gli anni, continueranno a navigare, dopo una completa ristrutturazione nell'inverno 2012-13.



Una new entry: gli Junior

All'inizio l'età minima per iscriversi a un corso era 18 anni, quasi subito abbassata a 17. Si va avanti così per parecchi anni, ma ci sono alcuni istruttori che premono per fare un'esperienza con gruppi di giovani ai quali sono legati da un'attività sportiva invernale, a terra, e chiedono di "portarli in barca". Partono sporadici tentativi sperimentali. Poi a Porto Pozzo, grazie a una convenzione con il CUS Pavia, i corsi cominciano ad essere strutturati con una visione pedagogica e didattica espressamente pensata per i gruppi d'età dei partecipanti. Scuola di vela, certo, ma anche gioco, sperimentazione, divertimento e vita di gruppo, lontano... dagli occhi dei genitori e dalla loro "protezione", una sfida a cavarsela da soli...

E' il boom.

Di anno in anno gli iscritti crescono, fin tanto che i Levante decidono di formalizzare un calendario che abbraccia tutto il tempo delle vacanze scolastiche. Nasce il settore Junior, con un responsabile specifico, istruttori FIV e animatori a terra, che seguono i ragazzi durante le ore non imbarcate. Il settore è articolato in 3 classi d'età, corrispondenti a elementari, medie e superiori. I ragazzi stanno nella base, ma hanno una vita separata.



	delfini (1 livello)	squali (2 livello)	
	30 giugno	14 luglio	Il corso comprende vitto, alloggio e iscrizione alla FIV (Federazione Italiana Vela)
quote €	840,00	840,00	

Ragazzi a Porto Pozzo: pagine del Programma dei Levante degli anni 90. L'organizzazione dei corsi per giovani fino ai 17 anni ha richiesto molte stagioni per essere messa a punto. Qui non siamo ancora a quella definitiva. **A sinistra in basso:** La struttura attuale dei corsi per ragazzi.

la vela per i ragazzi, una roba da grandi!



Porto Pozzo
SARDEGNA

I corsi Junior sono dedicati ai ragazzi tra gli 8 e i 18 anni.
In barca tutti i giorni per 6 ore per fare il pieno di vela e divertimento.
 Una vacanza sportiva in cui vela, insegnamento e divertimento vi terranno occupati per tutto il giorno sotto l'occhio vigile di istruttori e animatori... E a fine corso... Non vedrete l'ora di ritornarci. **Perché la Scuola di Vela Levante è una vera passione!**
 Corsi suddivisi per età e per capacità velica con didattica adeguata per ogni gruppo: si parte dal gioco e dall'apprendimento istintivo per i più piccoli fino a esercizi tecnici più impegnativi per i ragazzi più grandi.

Suddivisione per fascia d'età:



8-10 anni
delfini

E' ora per i piccoli cuccioli di spiccare il volo e nulla è più formativo, coinvolgente e divertente di un corso di vela. **La didattica viene insegnata come un gioco, si dà ampio spazio al naturale istinto dei ragazzi e si educa il loro rapporto con il mare e il vento.**
Per i piccoli marinai di domani, nel vento con passione.

IMBARCAZIONI: OPTIMIST, DERIVE



11-13 anni
squali

Dopo le fatiche scolastiche pronti a farvi coinvolgere dal Levante? **Vela, divertimento e apprendimento renderanno l'estate una magica stagione in cui conoscere nuovi amici, imparare a veleggiare, vivere meglio il mare e cominciare a "fare i grandi", collaborando alle attività di gruppo senza l'aiuto di mamma e papà, perché siete grandi e non vedete l'ora di dimostrarvi!**

IMBARCAZIONI: TRIDENT, EASY 14, NYTEC 20



14-18 anni
teenagers

Non chiamateli Junior! I teenagers sono autonomi, intraprendenti, pieni di energia e pronti a dimostrare quanto valgono salendo in barca e dando del filo da torcere agli adulti per velocità di apprendimento, voglia di imparare e entusiasmo.
Siete i levantini del futuro e il Levante vi accoglie a piene vele!
Si parte dal livello iniziazione per chi non ha ancora provato il brivido della vela, si passa al perfezionamento per affinare le proprie capacità e poi via con il livello avanzato in cui veleggiare diventa adrenalina pura.

IMBARCAZIONI: TRIDENT, EASY 14, HOBIE CAT 16, NYTEC 20

SPECIALE RAGAZZI

DURATA: 12 giorni
FLOTTA: Trident - Nytec 20



ETA
11-14

obiettivo

Una vacanza diversa dal solito, per imparare ad andare in barca a vela, divertirsi e conoscere nuovi amici.

Sono corsi della durata di 12 giorni, destinati a ragazzi tra gli 11 e i 14 anni. In questi corsi non si insegna esclusivamente a condurre un'imbarcazione, ma vengono svolte altre attività sportive e ludiche per promuovere le capacità motorie degli allievi. L'obiettivo dei nostri educatori è il passaggio graduale ed armonico dal gioco allo sport, senza costruire precocemente dei campioni. Il metodo formativo si basa sull'apprendimento istintivo dei gesti tecnici e sull'approccio non agonistico alla vela. Questo modello, sviluppato principalmente in Francia, viene applicato da alcuni anni con successo presso il Centro Universitario Sportivo di Pavia, che costituisce il principale punto di riferimento nella ricerca di personale specializzato nel lavoro con i ragazzi.

La didattica è volta a trasmettere agli allievi i primi rudimenti delle manovre principali e ad avvicinarli gradualmente alla navigazione a vela e alla cultura del mare. I ragazzi sono seguiti da istruttori di vela qualificati e da accompagnatori per la vita a terra che seguono i ragazzi anche durante il viaggio dal continente alla base.

programma

Sono previste attività finalizzate alla conoscenza dell'ambiente marino (snorkeling, escursioni alle isole dell'Arcipelago della Maddalena, attività acquatiche).

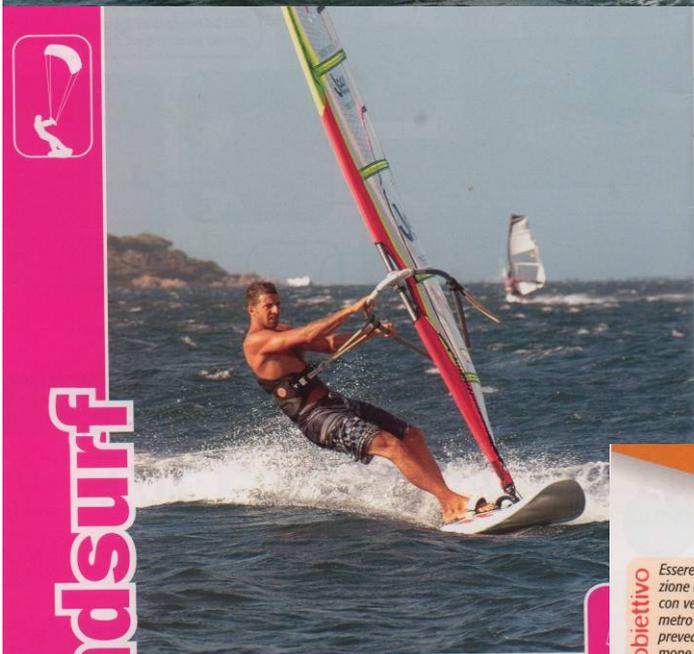
Sono previsti corsi di due livelli: per ragazzi che non hanno alcuna esperienza di navigazione a vela (delfini) e per chi ha già fatto altri corsi negli anni precedenti (squali).

Il corso comprende vitto, alloggio e iscrizione alla FIV (Federazione Italiana Vela)

corso estivo dodicigiorni

Adrenalina in catamarano e windsurf

Il Centro Nautico di Levante è stato una delle quattro prime scuole di vela ad introdurre i catamarani già all'inizio degli anni 90. Sempre con un atteggiamento prudente e sperimentale, nei primi tempi costituivano integrazione e completamento dei corsi su deriva. Solo in un secondo tempo si è passati a corsi specifici totalmente su catamarano, a cominciare dall'iniziazione. Fiore all'occhiello di questa filiera è stato il Kat-Explorer: una settimana in campeggio nautico lungo le coste della Gallura. Al momento sospeso, non è detto che in futuro non venga riproposto su scafi un po' più lunghi. Al Windsurf si è giunti solo dopo il 2000, a Porto Pozzo. C'è ancora chi dice che il windsurf è un gadget da spiaggia, ancorché acrobatico, e c'è qualcuno (Christian Marty, 1982) che in windsurf ha attraversato l'Atlantico, dimostrando di essere un atleta e un marinaio. Sulla contesa ideologica alla fine decideranno i posteri. Fatto sta che i corsi a Porto Istana hanno riscosso anche nel 2012 un certo successo e si sta pensando come meglio adattare la didattica al sito, che offre nei dintorni interessanti mete da esplorare.



windsurf

Easy Rider Evolo

Come resistere a planare sulle onde, circondati dallo splendido Sardegna, spinti dal maestrale e protetti dalle onde del mare Impossibile. I windsurf sono pronti a carpirvi il cuore e a formarvi se standard della Federazione Italiana Vela. Per inesperti, per principianti vuole perfezionarsi. Il windsurf al Levante accontenta proprio tutti!

20






DURATA: 1 settimana
FLOTTA: Hobie Cat 16

obiettivo Essere autonomi nella conduzione di un catamarano anche con venti sostenuti, in un perimetro lungo la costa che non prevede l'assistenza di un gommone di sicurezza.

LIVELLO RICHIESTO 2

Prova ad immaginare: tu, il catamarano, il minimo di abbigliamento e di attrezzatura da campeggio. Immagina il sole e il mare della Sardegna in estate, immagina corse lungo la costa, l'arrivo sulla spiaggia nelle calette delle Bocche, immagina di poter filare con il catamarano per miglia e miglia, esplorando baie inaccessibili da terra, sempre in contatto radio con la base, con un occhio alla meteo e l'altro alla carta nautica. Questo è Kat Explorer: un corso per appassionati e per esperti. Un paio di giorni di "prove tecniche", e poi potrai partire all'avventura per il campeggio nautico.

Il resto immaginalo tu...

	luglio	agosto
quote €	490,00	580,00
blu €	440,00	520,00

programma

- L'armamento di un catamarano per il campeggio nautico
- Prime tecniche di navigazione, la scoperta della costa e del carteggio
- Conduzione di un catamarano con onda
- Pratica intensiva del trapezio
- Affinamento delle interazioni tra timoniere e prodire



settegiorni
CORSO ESTIVO

Gli anni 2000 ...Primi nella "rottamazione"

La rottamazione c'è stata, molto prima che la parola diventasse, ahinoi!, di moda. Il vecchio Consiglio d'Amministrazione e il vecchio Consiglio Istruttori sono stati di fatto in gran parte sostituiti nel giro di un anno.

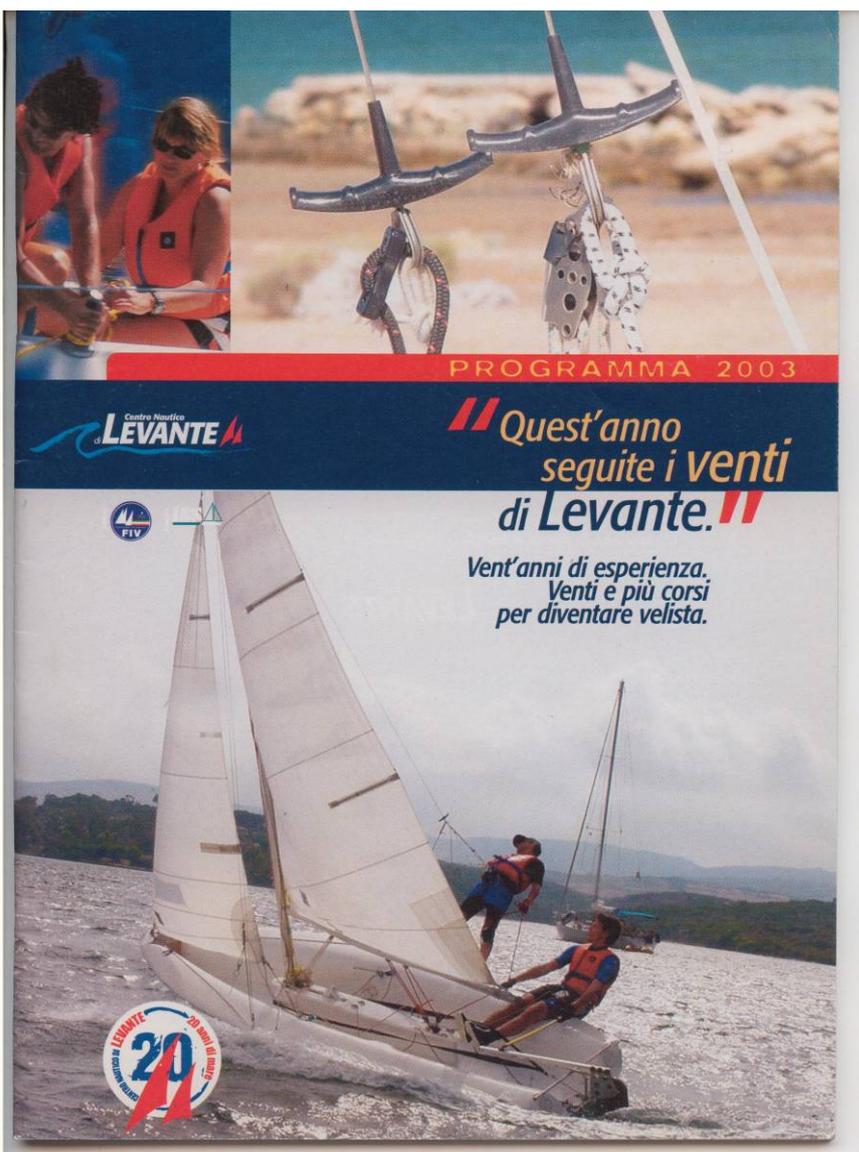
Cosa succede proprio in quegli anni?

Ci si rende conto che il volontariato da solo non ce la fa più a reggere l'intera attività dell'associazione. Alcuni osservano che i tempi sono cambiati, la spinta al lavoro associativo e al volontariato è diminuita, l'edonismo che pervade la società si riflette anche sui Levante; altri, che non negano queste osservazioni, fanno notare che le caratteristiche della base, interna a un campeggio in mezzo a un paese, non favoriscono l'identificazione dei soci con un luogo e la costruzione di una storia con implicazioni anche fascinose ed emotive, quindi non favoriscono lo spirito associativo. A questa situazione fa riscontro una difficoltà di bilancio, a cui si provvede con un'ennesima, sostanziosa sottoscrizione di un prestito "sine die" da parte di un gruppo ristretto di soci. Fino a questo momento il presidente, com'è previsto dalla legge, è responsabile "in solido" del bilancio, ma è un volontario, fa un altro lavoro, non può essere anche un "esecutivo" (e così dicasi per tutti i membri del CdA). E' evidente che questa situazione deve cambiare. I decisori devono essere anche gli attuatori. E si passa dalla forma associativa alla società sportiva a responsabilità limitata. "Sportiva" sta sostanzialmente per "senza scopo di lucro", nel senso che per i soci che hanno investito capitali non sono previsti dividendi. La differenza sta nel fatto che ora gli organi amministrativi (presidente, CdA, amministratore delegato, se nominato) sono responsabili in solido solo nel caso che venga dimostrato un dolo personale. Il passaggio alla Srl Sportiva segna anche il passaggio del testimone a un nuovo gruppo dirigente, composto in larga parte da persone che lo fanno per mestiere. La celebrazione del Ventennale (2002-03) è l'ultimo atto del vecchio gruppo dirigente.

(segue a pag. 31)

Porto Pozzo: La bandana Levante impazza in base nei primi anni 2000.

In basso: Il Programma dei corsi che celebra il Ventennale. Le celebrazioni durano un anno e comprendono attività anche fuori stagione. All'assemblea annuale, grandi festeggiamenti, con assegnazione di un *Diploma d'onore* ai soci fondatori ancora in attività e ...buffet finale. E' l'ultimo, significativo atto della vecchia dirigenza, che tra poco si auto-rottamerà.



Celebrazioni del Ventennale

Un programma che abbraccia attività per tutto l'anno

1982, dopo un anno di sperimentazione e iniziano i corsi ufficiali. Base: isola di S. Clemente, Venezia (nessun allievo ha mai imparato a tirar bordi meglio che sugli stretti canali della laguna...).

Date: 23 sera-25 maggio 2003.
Prezzo: € 150,00.
 La quota comprende alloggio, cene, colazione, pranzi al sacco e imbarchi.
Chiusura iscrizioni: 11 Aprile 2003

“ Venezia, la nostra prima base. ”



Venerdì 23 maggio - ore 20, trasbordo dalla stazione FS all'isola Lazzaretto Nuovo, cena, pernottamento (letti a castello) presso il nuovo centro di ospitalità di Ekos Club, associazione no-profit che garantisce la gestione e custodia dell'isola all'interno del progetto "Per la rinascita di un'isola".

Week end in barca a Venezia.

Ripercorrere i canali dei nostri esordi, scoprire isole e barene fuori dei circuiti ufficiali, provare le barche tipiche lagunari e la vela al terzo, cimentarsi con la voga che conclude i festeggiamenti del nostro ventennale.

Sabato 24 maggio - colazione, imbarco su barche a vela/motore tipiche della laguna veneta, navigazione nei canali della laguna con passaggio intorno all'isola di San Clemente (prima base dell'associazione), visita a Poveglia e Malamocco. Pranzo al sacco. Rientro al centro di ospitalità. Cena del ventennale. Pernottamento.

Domenica 25 maggio - colazione, imbarco. Proseguire la visita a Torcello e alla laguna Nord tra barene e isole abbandonate, pranzo al sacco, rientro alla stazione passando per Burano e Murano. Sbarco previsto intorno alle 17.

Attenzione: i posti sono limitati. Consigliamo di prenotare con largo anticipo alla data di chi...



Crociera in Croazia.

Programma: si naviga in flotta, con regate giornaliere di club, alla scoperta delle isole e dei porti tra Zara e Kornati.
 Chiusura iscrizioni: 28 febbraio 2003.
 I posti sono limitati. Consigliamo di prenotare con largo anticipo.

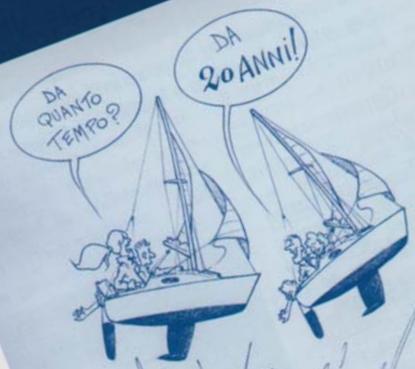
Prezzi speciali
 Per chi si iscrive entro il 24 gennaio 2003, versando l'intera quota.

Date: dal 19 al 26 aprile 2003.
Porto di imbarco e sbarco: Sukosan (vicino a Zara, Croazia)*.
Flotta: Elan 333 (anno di costruzione 1999-2002).
Equipaggio: 6 persone.
Quota: € 370,00. La quota comprende il noleggio delle barche e lo skipper, il fuoribordo, la pulizia finale, una bomba del gas, il transit log. Sono esclusi i carburanti, le spese portuali, il vitto e il deposito cauzionale.

(*) Traghetto Ancona-Zara. Siamo verificando la possibilità di organizzare un viaggio collettivo. Informatevi in segreteria a partire da gennaio 2003.

Quando la nostra base era nella laguna di Venezia, la Croazia è stata per anni meta delle crociere scuola, prima sui Mousquetaire-club, poi sui Sibma 8 e sui Tonic 23.

“ Crociera raduno del ventennale. ”



Il disegno è, ancora una volta, di Enea Riboldi

Porto Istana- agosto 2012

FESTA DEL TRETENNALE



(continua da pag. 28)

D'ora in poi ci sarà un A.D. che lavora per i *Levante* tutto l'anno, affiancato da un CdA a composizione mista salariati/volontari. Il Consiglio Istruttori rimane invece a composizione volontaria.

Ancora una volta un'assemblea sofferta decide la trasformazione e 117 soci accettano di versare la quota di capitale (quelli che avevano sottoscritto il prestito in precedenza ne trasformano una parte in capitale e il residuo verrà restituito).

Inverno, si naviga nel golfo di La Spezia

E d'inverno? Si piegano le cerate e si attende l'estate prossima?

A S. Clemente si approfitta della base riscaldata per fare tutte le Assemblee, per partecipare al carnevale di Venezia, per le vacanze invernali e si esce in laguna sulle caravelle e i micropomo.

A Torre Guaceto e Porto Pozzo la base è lontana.

Le barche da crociera passano dunque nel golfo di La Spezia e vengono organizzate uscite e corsi nei w.e. Da allora la tradizione continua ininterrotta, in cabinati nei quali si può passare la notte.

A Torino, già dagli anni 90, sono in programma regolari Corsi Patente.

Gli Elan, l'ultima generazione di barche da crociera dei *Levante*, quando non impegnati nei corsi invernali, sono a disposizione dei soci per noleggi a w.e. o a settimana.

Tradizionale, poi, la crociera di Capodanno, un festoso momento per incontrare vecchi amici e per navigare nello "stile Levante". A seconda delle disponibilità economiche del momento (la crisi comincia a pesare) le crociere navigano "sotto casa" (Costa Azzurra) o si spingono anche in altri mari (Antille).

Il raduno autunnale dei soci, per dire addio alla stagione estiva e avviare quella invernale ha anch'esso quasi trenta anni di storia. Oggi si chiama Cocktail Cup, ma l'occasione è la stessa.



Weekend "INVITI ALLA VELA"
Mai saliti in barca? Oppure volete portare amici per farli scoprire la vela, in tutto relax e sicurezza? Al Levante vi proponiamo un **approccio vela soft della durata di 1 week end**, su cabinato nel Golfo dei Poeti (La Spezia). Lo skipper è un istruttore Levante, pronto a condurvi nella scoperta dei piaceri della navigazione. A fine weekend sarete innamorati della vela!

Week end in barca a vela con il Levante
Porto Mirabello, La Spezia a partire da 110 €

Tutte le info sul sito www.velalevante.it nella sezione "Corsi Liguria"

Speciale 1 maggio alle 5TERRE
dal 28 aprile al 1 maggio
evento 30° anniversario **205 €**

Crociere nel MEDITERRANEO
info in segreteria
imbarchi individuali a partire da 500 €/week

Crociere Relax in SARDEGNA
a pag. 29
prezzi a partire da 480 €/week

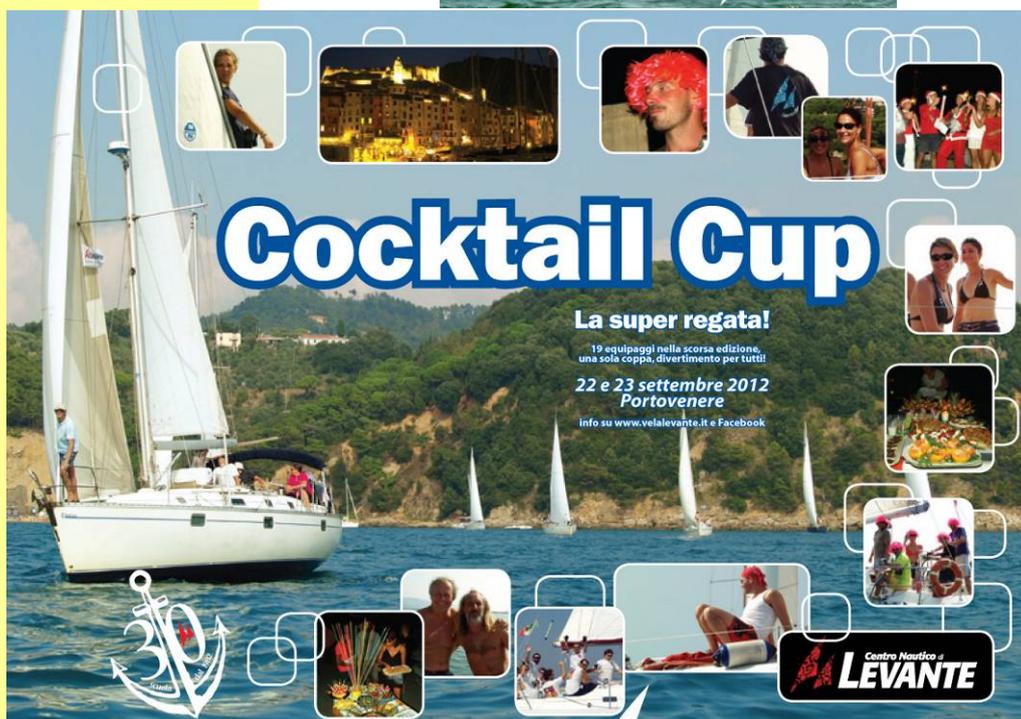
HALLOWEEN a Portovenere
mascherati da Pirati dal 1 al 4 novembre
evento 30° anniversario **195 €**

Capodanno a NAPOLI in catamarano
dal 24 dicembre al 1 gennaio
evento 30° anniversario a partire da 350 €

Prezzi speciali per scuole, associazioni, cral aziendali

vivi la vela

42



Cocktail Cup

La super regata!
19 equipaggi nella scorsa edizione, una sola coppa, divertimento per tutti!
22 e 23 settembre 2012
Portovenere
Info su www.velalevante.it e Facebook

Centro Nautico **LEVANTE**



Fine della storia comincia la cronaca

La macchina del tempo ha fatto ritorno ai giorni nostri. La "storia" è finita, comincia la cronaca, che tutti abbiamo vissuto.

Forse, per i più distratti, sarà bene riassumerla brevemente.

Nel 2011 il campeggio dove i *Levante* sono ospitati riceve l'ordine da parte delle autorità di chiudere. Vane sono le trattative per trovare una soluzione in loco e parte una febbrile ricerca di una nuova base. Contemporaneamente l'amministratore delegato, Stefano Palumbo, annuncia le sue dimissioni: non verrà per il momento sostituito e le sue funzioni amministrative e direzionali vengono riassunte dal presidente, che è un volontario.

Si torna indietro? A prima della "rottamazione"?

Nessuno può dirlo con certezza: in definitiva saranno il dibattito tra i soci e i progetti per il futuro a definirlo. Di certo c'è un impegno dell'attuale gruppo dirigente a rafforzare lo spirito associativo e il volontariato, non tanto -ma anche- per ridurre le spese di gestione, quanto piuttosto per tornare a quello spirito iniziale, un po' appannato con il trascorrere del tempo, che ha fatto sì che l'avventura del Centro Nautico di Levante fosse considerata da tutti come propria. Un'avventura costruita da donne e uomini di tutte le età, amanti del mare e della vela, che con il proprio entusiasmo contribuiscono a condividere e coinvolgere i "nuovi" nella gestione della "cosa comune".

La "febbrile ricerca" si conclude con il comunicato del presidente, citato in apertura di questa storia: i *Levante* hanno una nuova base.

A Porto Istana.

Proprio per le sue caratteristiche: relativo isolamento, abitabilità in edifici in muratura con possibilità di utilizzo tutto l'anno, bellezza e unicità dei luoghi, oltre a risolvere nell'immediato i problemi creati dalla chiusura del campeggio di Porto Pozzo, può essere occasione per creare un legame identitario forte tra i soci e ricostruire un tessuto di amicizia e di progetti legati all'associazione e al luogo.



Addio Porto Pozzo
Benvenuto Porto Istana



Opera aperta

Possiamo considerare queste pagine una storia nel senso profondo del termine? La storia la fanno i tecnici, su documenti e reperti, di solito quando le generazioni si sono succedute.

Questa quindi, pur pretendendo di chiamarsi storia, è piuttosto il racconto di emozioni, ricordi, fatti, opinioni, legati da un filo dipanato nel tempo. Ma vuole essere soprattutto un' **opera aperta** al contributo di tutti: chiediamo di integrarla con **altri documenti, altri racconti e altre verità**. I soci "anziani" e i più "giovani", i soci non più in attività, sono invitati a contribuire con loro interventi, "controstorie", episodi significativi e storie "memorabili", documenti e immagini. Si potrebbe approfittarne per avviare la costituzione di un **Archivio storico** del C.N.L. e conservare, così, la memoria di un'evoluzione che dura da trent'anni.

Il contributo dovrà iniziare anche con il **fare i nomi** dei tanti che hanno dato tantissimo ai *Levante*. Nomi, amici, che in questa prima fase abbiamo programmaticamente escluso di citare, ma che meritano davvero il ricordo e la riconoscenza di tutti noi.

A questo proposito ci sia permesso, in chiusura, di citare almeno i tre fondatori ancora in attività: Roberto Carbognin, Tiziano Carbognin, Ugo Sperandio. Li ringraziamo, assieme a tutti i volontari che in 30 anni tanto hanno dato all'associazione, perché stanno ri-dedicando ai *Levante* nuova energia e una straordinaria dedizione di tempo (volontario).