



# notiziario asvaurien

PERIODICO DI INFORMAZIONI DELLA ASSOCIAZIONE FRA I PROPRIETARI DI VAURIEN IN ITALIA  
SEGRETERIA: MASSIMO CAMPI BROGGINI - REDAZIONE: 20155 MILANO, VIA PRINCIPE EUGENIO 44, TEL. 315610

31-1-68.

№ 1/1968

Cari Amici,

ho il piacere di inviarvi, con i miei migliori auguri per il nuovo anno, il primo numero del vostro notiziario.

Il 1967 è stato un anno di notevoli soddisfazioni per la nostra classe. La diffusione del Vaurien sta aumentando rapidamente; in 12 mesi il numero di proprietari di Vaurien si è più che raddoppiato passando da 200 circa alla fine del 1966 a oltre 430 alla fine del 1967. Sono state svolte regate presso vari circoli e, talvolta, con risultati tecnici molto soddisfacenti. Dopo essersi adoperata, e con successo, per ottenere il riconoscimento della classe da parte della FIV, la vostra Associazione ha svolto una assidua opera per far conoscere e apprezzare le qualità del Vaurien e per conseguire risultati sportivi sempre più brillanti.

Questo non vuol dire che ci accontentiamo dei risultati ottenuti: l'Asvaurien Italia è giovane ed è in pieno sviluppo; siamo sicuri che, con un impegno comune, riusciremo a fare molto di più nel prossimo anno.

L'Associazione lavorerà a beneficio di tutti i proprietari di Vaurien: sia per quelli che amano regatare, sia per quelli che preferiscono unicamente veleggiare per diporto.

I regatanti dovranno poter regatare dovunque capiti, ad armi pari con altri Vaurien e senza dover sostenere continuamente spese per migliorare l'attrezzatura.



Tutti, regatanti e non, sapranno di appartenere ad una Associazione che tutela i loro interessi e che offrirà la possibilità di usare il Vaurien in modo più consapevole e più divertente.

Ciascuno quindi è invitato a dare il proprio contributo e a lavorare per l'Asvaurien: non aspettate a versare la quota associativa per il 1968 (sono 3.000 lire, come l'anno scorso), sarebbe un peccato che ciò dovesse ritardare l'esecuzione del programma che abbiamo preparato per voi; invitate i vostri amici vaurientisti che hanno cambiato indirizzo o quelli che ancora non conosciamo perchè hanno comperato un Vaurien di seconda mano a mettersi in contatto con la Segreteria; scriveteci comunicandoci le vostre esperienze o segnalandoci i vostri dubbi o gli eventuali problemi che avete con la barca. Come sempre la Segreteria risponderà a tutti, personalmente o, per problemi di di interesse comune, dalle pagine di questo notiziario (che con quest'anno uscirà ogni due mesi, arricchito e migliorato).

Da parte nostra abbiamo allo studio alcune interessanti iniziative di cui vi terrò informati contando sulla vostra collaborazione.

Vi rinnovo i miei auguri e vi saluto cordialmente.

Il Segretario

*Massimo Campi*  
(Massimo Campi)

Milano, 31 gennaio 1968



## COMUNICAZIONI DELLA SEGRETERIA

### Consiglio della classe

Il 26 ottobre 1967 ha avuto luogo a Orbetello la riunione del Consiglio eletto dai Soci in occasione delle Regate di Domaso. Presenti: avv. Graziani, Paolo Miniati, Giampaolo Barsi, Massimo Campi, Luciano Gavazzi. Quest'ultimo e il dr. Raffaello Pegna hanno presentato le loro dimissioni.

Il presidente, avv. Graziani, ha ringraziato i consiglieri dimissionari per l'opera da loro svolta. Successivamente il Consiglio nell'intento di assicurare una maggiore capillarità della sua azione ha deciso di cooptare tre attivi Vaurientisti.

Il nuovo Consiglio risulta pertanto così composto:

- Ennio Graziani      presidente
- Massimo Campi      segretario
- Carlo Balzi
- Paolo Barsi
- Italo Castellani
- Girolamo De Franchis
- Paolo Miniati.

### Per i vecchi e nuovi Vaurientisti

Avete acquistato un Vaurien d'occasione, avete venduto il vostro? Mettetevi in contatto con la Segreteria dell'Asvaurien comunicando il passaggio di proprietà.

Così potremo tenere sempre aggiornati gli schedari ed essere informati sulla diffusione del Vaurien in Italia.

La tassa di iscrizione per ogni nuovo socio è di lire 1.000 (oltre alla quota annuale di 3.000 lire).

### Rinnovo quote sociali

Raccomandiamo a tutti i Soci di provvedere al pagamento della quota sociale relativa al 1968. Il versamento può essere fatto o con vaglia postale o con assegno bancario o circolare (di 3.000 lire per i vecchi soci; 4.000 lire per i nuovi soci) indirizzato a Massimo Campi - Via Principe Eugenio, 44 - Milano. Unitamente al versamento preghiamo di indicare il numero velico.

### Velaio

Si conferma che per il 1968 l'unico velaio autorizzato è: LAMI - Via Mascherona, 7 - Genova. Il prezzo per un gioco di vele è ora di lire 31.000. Sempre Lami fornisce lo spinnaker a lire 15.000. Il velaio consegnerà le vele solo dietro presentazione del buono rilasciato dall'Asvaurien.



## LO SPINNAKER

In attesa che esca l'edizione aggiornata del Regolamento di Siazza con le ultime modifiche approvate dall'IYRU (International Yachting Racing Union) riportiamo la parte che si riferisce allo spi.

"Lo spinnaker deve essere confezionato in tessuto di nylon avente un peso compreso tra i 30 e i 45 gr/mq.

Lo spinnaker deve essere conforme ai piani quotati ed essere confezionato in due pannelli simmetrici uniti per mezzo di una cucitura centrale. I pannelli debbono poter essere distesi orizzontalmente e lo spinnaker deve potersi distendere perfettamente quando è piegato lungo la cucitura mediana. E' vietato inserire un'anima d'acciaio lungo le balumine.

I numeri, esclusa l'insegna di classe e la lettera della Nazione, devono essere scritti su entrambe le facce dello spi a circa metà altezza e leggermente sfalsati. Il sistema per segnare i numeri è libero ...".

### Attrezzatura supplementare autorizzata per lo spi

- 1 passacavo per la drizza dello spi fissato direttamente sulla faccia anteriore dell'albero 0,05 m. sotto il bullone dello strallo
- 1 passacavo per la drizza dello spi ai piedi dell'albero
- 1 strozzascotte per la drizza dello spinnaker
- 1 tangone per lo spinnaker con i terminali in nylon o gomma (sistema a scappamento vietato). La distanza dal centro della faccia anteriore dell'albero e l'estremità del terminale opposto è di 1,25 m.
- 1 supporto per il tangone fissato sull'albero. Posizione libera (i dispositivi regolabili sono vietati)
- 2 attacchi sull'albero per il fissaggio del bilancino del caricabasso del tangone (bilancino in elastico)
- 2 passascotte per lo spinnaker. Posizione libera (i sistemi regolabili sono vietati)
- 1 drizza
- 2 scotte.



### Qualche parola sullo spinnaker

In occasione dell'ultimo Campionato Mondiale della nostra Classe i rappresentanti delle diverse Associazioni Nazionali hanno esaminato con molto interesse l'adozione dello spinnaker per le Regate internazionali.

Sulla scorta di questo avvenimento l'Asvaurien Italia ritiene opportuno consigliare ai suoi equipaggi di utilizzare nelle regate lo spinnaker.

Questa vela, se correttamente impiegata, è di massima resa nelle andature di poppa, al lasco e anche al traverso, in considerazione della notevole spinta di raddrizzamento che possiede il Vaurien.

Lo spinnaker è una vela triangolare con i lati più o meno arrotondati e come tutte le vele triangolari ha quindi un punto di drizza, un punto di scotta e un punto di mura.

Vediamo ora quali sono le manovre relative a questa vela e di cui la barca deve essere dotata.

Innanzitutto la drizza: questa manovra può essere costituita da una sagola di diametro  $4 \div 6$  mm. fatta scorrere in un passacavo fissato sull'albero 5 cm. sotto il bullone dello strallo. Un'altro passacavo sarà fissato al piede dell'albero per il rinvio della drizza verso poppa in modo che la manovra di issare lo spi possa essere eseguita dal timoniere e pertanto lo strozzascotte della drizza dovrà essere fissato in una posizione facilmente accessibile al timoniere.

Passiamo ora al punto di mura che, a differenza delle altre vele, nelle quali è fisso ed in posizione invariabile, nello spi, data la sua simmetria, tutti e due gli angoli inferiori possono essere alternativamente mura e bugna;; dovendo inoltre questa vela lavorare tutta all'esterno della barca e della normale attrezzatura la posizione del punto di mura deve essere fissata dal prodiere a mezzo del tangone, dello amantiglio del caricabasso e della scottina di mura.

Il tangone dello spi è lungo 1,25 m. complessivamente ed è munito di due ganci alle estremità e in mezzzeria di un occhiello per il fissaggio dell'amantiglio e del caricabasso; per i ganci delle estremità è consigliabile usare il tipo, esistente in commercio, di materiale plastico, la cui elasticità permette il loro agganciamento forzato all'anello di mura dello spi in modo tale che non possa avvenire lo sganciamento involontario durante la navigazione.

L'amantiglio può essere realizzato mediante l'impiego di un elastico fissato all'albero all'altezza circa delle crocette, mentre il caricabasso sarà costituito da una sagola di cui l'estremità superiore verrà fissata all'estremità libera dello amantiglio e quella inferiore al piede dell'albero.



L'angolo inferiore sottovento dello spi che costituisce la bu-gna viene regolato da una scottina identica a quella che soprav-vento fissa la posizione della mura.

Due passascotte, uno su ciascun lato, fissati verso poppa, com-pletano infine l'attrezzatura dello spinnaker. E' bene prepara-re lo spinnaker a terra, prima di imbarcarsi, in modo da evita-re possibili intoppi nella manovra di issare la vela. Un modo può essere il seguente: fissare un secchiello a prua dello al-bero, con degli elastici, nel quale si metterà lo spinnaker a-vedo cura di lasciare all'esterno i due angoli inferiori e lo angolo di drizza, in modo da essere prontamente accessibili. Attaccare quindi le scottine allo spi facendone passare una da-vanti allo strallo, preferibilmente quella che verrà a trovarsi sopravvento, e farle passare poi entrambe nei relativi passascot-te di poppa.

Esaminiamo ora le tre manovre che dovremo eseguire con lo spi e cioè: issare, strambare, ammainare.

Quando l'equipaggiamento decide di dare lo spi, il timoniere fila tutta la randa disponendosi col vento in fil di ruota fa-cendo però bene attenzione a non provocare una strambata invo-lontaria (a questo proposito è consigliabile essere provvisti di un segnavento in testa d'albero); il timoniere dovrà spostar-si verso poppa per mantenere l'equilibrio dell'assetto longitu-dinale della barca dal momento che il prodiere deve eseguire le sue manovre spostandosi tutto a prua.

Il prodiere nel frattempo stacca la drizza dall'apposito oc-chiello fissato sull'albero e l'attacca al girello dell'angolo di drizza dello spi, avendo cura che la drizza sia sottovento al fiocco e all'esterno della scotta del fiocco; dopodichè, mentre comincia ad impossessarsi del tangone, darà la voce al timoniere dicendogli che tutto è pronto per issare.

Il timoniere inizia ad issare lo spinnaker; il prodiere incoc-cia il tangone al punto di mura dello spi, attacca al tangone l'amantiglio ed infine attacca il tangone all'albero. A questo punto quando avrà finito di issare, il timoniere prenderà la scottina sottovento e la cazzierà, in modo da far spiegare lo spi e fino a fargli raggiungere la posizione pressochè giusta sottovento, mentre il prodiere si starà occupando del punto di mura al quale, mediante il tangone, l'amantiglio, il caricabas-so e la scottina sopravvento farà assumere la posizione corretta. Infine il timoniere consegnerà la scottina sottovento al prodie-re che d'ora in poi sarà lui a manovrare in modo da far porta-re bene lo spi ed ottenerne così la massima resa.

Durante la manovra il timoniere dovrà scegliere il momento più



propizio per issare la deriva della quantità necessaria a seconda dell'andatura più o meno lasca.

Per far portare bene lo spinnaker è necessario ricordare che questa vela come tutte le altre vele triangolari ha bisogno di avere un solo angolo mobile, mentre gli altri due devono restare ben fissi. Gli angoli fissi saranno dunque quello di drizza e quello di mura. Affinchè l'angolo di drizza rimanga fisso è necessario che esso sia molto vicino all'albero, vale a dire che lo spinnaker dovrà essere issato completamente. Per l'angolo di mura è invece necessario metter bene in forma l'aman-tiglio ed il caricabasso assicurando in tal modo l'immobilità del punto di mura nel piano orizzontale.

Quando durante la navigazione si renda necessario cambiare di mura mediante una strambata, si agirà nel modo seguente:

Si fa rotta in modo da navigare in fil di ruota ed il timoniere si sposterà verso poppa per controbilanciare il peso del prodiere che anche questa volta dovrà manovrare all'estrema prua. Il timoniere stramba la randa mentre il prodiere, tenendo in mano la scotta dello spi, stacca il tangone dall'albero senza scocciarne l'aman-tiglio nè il caricabasso, quindi, recuperando un po' di scotta, afferra l'angolo dello spi che diventerà la nuova mura ed al quale incoccia il tangone; fatto questo, scoccia l'altro angolo dello spinnaker ed incoccia il tangone e nel frattempo il timoniere darà volta alla nuova scotta sopravento per fissare la nuova mura. Il prodiere infine, prende possesso della nuova scotta sottovento per la manovra dello spi durante la navigazione. La manovra di cambiamento di mura dello spi richiede molto allenamento; a tale proposito possiamo dire che essa può ritenersi bene eseguita soltanto quando saremo riusciti a portarla a termine senza fare mai sgonfiare la vela.

Vediamo ora l'ultima manovra che dovremo eseguire con lo spinnaker, ossia il recupero alla fine di un lato al lasco od in poppa. E' bene non attendere l'ultimo istante per eseguirla, in modo da avere il tempo per rimediare ad eventuali intoppi. Per il recupero il timoniere si porta nuovamente a poppa, per la ragione che già conosciamo, ed il prodiere stacca il tangone dall'albero dell'aman-tiglio e caricabasso e dall'angolo di mura. Il prodiere quindi, iniziando dall'angolo di mura, ricupera sopravento tutta la base dello spinnaker poi, mentre il timoniere comincia a filare la drizza, ricupera tutto lo spinnaker stesso e, senza staccarne le scottine, lo ripone nel secchiello allo stesso modo in cui si trovava prima di issarlo, ricordandosi durante l'operazione di recupero che lo spinnaker deve passare a proravia della scotta sopravento del fiocco.



Eseguita questa operazione, il prodriere staccherà la drizza in cocciandola all'apposito anello sull'albero mentre il timoniere abbasserà la deriva e inizierà a mettere a segno la scotta del fiocco per il nuovo bordo.

Come si può notare da quanto è stato detto, la manovra dello spinnaker è piuttosto complessa ed è necessario quindi un buon affiatamento fra prodriere e timoniere per poter sfruttare al massimo le possibilità di questa vela.

Italo Castellani



## IL VAURIEN IN SICILIA

Il Consigliere Girolamo De Franchis ci scrive da Palermo:

I primi Vaurien arrivarono in Sicilia con il Club Mediterranée. Fu in questa occasione che abbiamo avuto il piacere di apprezzare una barca sorprendente.

Il nostro circolo la Società Canottieri Palermo è al secondo anno di attività velica.

Ho trovato opportuno diffondere il Vaurien fra i nostri appassionati di vela e per l'accessibilità economica e per soddisfare le esigenze di tutti i nostri soci che volevano praticare la vela.

Acquistai un Vaurien per farlo conoscere ai miei amici invitandoli a navigare con me, insegnando loro i primi elementi, organizzando dei corsi fra giovani e vecchi soci, mettendo a disposizione la mia barca. Nel trascorrere di due mesi i Vaurien diventarono cinque. Cominciai ad organizzare regate che trovarono fra gli appassionati altri acquirenti, portando la flotta a nove unità.

La prima regata a carattere ufficiale, sempre nell'ambito regionale, fu inserita in quella di selezione degli FD; altre classi vi parteciparono ed io feci includere la nostra.

La regata ci impegnò sia per la lunghezza del triangolo, sia per l'incostanza dei venti. I risultati furono: 1° De Franchis Pagano; 2° Pensavecchio Tramonti; 3° Savoia Rossi.

Nei primi di luglio i nostri velisti di classe C organizzarono una regata Palermo - Porticello mg. 26 regata costiera, ma di un certo impegno per i Vaurien che vi parteciparono dietro mia insistenza, per dimostrare le possibilità della classe.

I risultati furono sorprendenti anche sulle altre classi:

1° De Franchis Pagano; 2° Massara Lojacono.

Altre regate domenicali riuscii ad organizzare e venne il momento di impegnarci ancora una volta, ma questa con più ardimento.

In Sicilia ogni anno si organizza la regata dei tre golfi: Palermo, Termini, Cefalù, regata per Star e per classe C e per Finn di mg. 48. Potevamo rischiare? Ci avrebbero accettato? Con un po' di buona volontà riuscii ad iscrivere 3 Vaurien, i più agguerriti.

Alla boa di partenza si trovarono i Vaurien di De Franchis De Franchis, Savoia Lojacono, Massari Pensavecchio.

Alle 10 i cinque minuti, alle 10,05 partenza. Vento 6-7 m. mare calmo. Alla boa di Capo Mongerbino i Finn si ritirarono in



blocco. I Vaurien proseguivano fino a Termini in questo ordine:  
1° De Franchis 2° Massari 3° Savoia.

A Termini pernottamento per tutti gli equipaggi ed il giorno seguente alle nove partenza per Cefalù, mare poco mosso, vento 7-8 m. da levante. Ognuno fa i bordi che più ritiene opportuno e alle 11 il vento aumenta raggiungendo punte di 10-11 m/s impegnando gli equipaggi al massimo tantopiù che il mare ingrossava. Alle 16 il vento cade a un miglio da Cefalù ove ci diede ro l'arrivo. Risultato: 1° De Franchis De Franchis; 2° Savoia Lojacono; 3° Massari Pensovecchio.

Trovaì opportuno al ritorno da Cefalù di impegnare gli equipaggi ad allenarsi prommettendo un campionato siciliano Vaurien. Approfittai della Coppa Sarulli, che si regatava a Mondello, per inserire la nostra classe; tre giorni di gare alle quali parteciparono ben sette Vaurien.

I risultati sono i seguenti: 1° De Franchis De Franchis; 2° Massara Lojacono; 3° Oliveri Rossi; 4° Tramonti Giorgi; 5° Savoia Stancampiano.

E infine, eccoci a dicembre. Si corre la seconda Coppa Canottieri Palermo. Partecipano Finn, FJ, Vaurien.

I Vaurien si comportano egregiamente e qualcuno ebbe ragione anche sui FJ. Vento e raffiche con punte di 11-12 m/s, percorso olimpico. Magnifico il comportamento delle sorelle Pagano, purtroppo non classificate al secondo posto per aver toccata una boa e così Massara Lojacono primi in due prove.

Risultati: 1° Olivieri Rossi; 2° Massara Lojacono; 3° Tramonti Giorgi.

Girolamo De Franchis