



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

N° 2 - 1968

marzo

EDITORIALE

In tutte le regate ho visto partecipanti giungere presto sul campo di regata per preparare la loro barca mettendola a punto attentamente, controllare la centratura della barca ed eseguire tutte le operazioni che normalmente si fanno con la speranza che procurino la vittoria; parlando con loro ho visto anche che erano informatissimi sulle ultime attrezzature, su quali sono le vele che maggiormente rendono e che hanno provato la esatta posizione dei punti di scotta in molte ore di allenamento, però a queste lodevoli iniziative oppongono un assoluto disinteresse per tutto ciò che è la parte "legale" della regata, ossia trascurano accuratamente di leggere le istruzioni di regata, i comunicati della giuria e ancor più grave spesso non conoscono il regolamento di regata. Per queste negligenze sono andati perduti degli ottimi piazzamenti e molte imbarcazioni hanno conseguito in classifica un piazzamento che sia l'equipaggio e il mezzo non avrebbero meritato. Perciò da questo numero del nostro bollettino pubblicheremo una serie di commenti e consigli relativi al regolamento di regata I.Y.R.U. e ci sentiamo in dovere di consigliare agli equipaggi di non scendere in acqua senza prima aver consultato gli eventuali comunicati che la giuria può affiggere sul tabellone fino a un ora prima dell'inizio della regata stessa. Consigliamo anche ai regatanti di procurarsi, quando è possibile, una copia del percorso con le relative disposizioni e di fissarlo in un punto ben visibile della barca proteggendolo eventualmente con un foglio di plastica trasparente; non sempre potrete trovare degli avversari compiacenti che prima o durante la regata vi diano le informazioni richieste o vi potrà anche capitare di riceverle errate.

Massimo Campi

CERTIFICATI DI CONFORMITA' PER LE VELE

Allo scopo di evitare il ripetersi di alcuni inconvenienti già verificatesi nell'assegnazione dei numeri velici e delle vele, questa Associazione ha deciso al riguardo di attuare, nell'osservanza del Regolamento di Classe, la seguente procedura, alla quale quindi tutte le parti in indiirizzo interessate sono invitate ad uniformarsi.

Ogni vela, all'atto della sua confezione, dovrà essere marcata indelebilmente con un numero progressivo di matricola e un contrassegno proprio del velaio. Detto numero sarà apposto anche sopra l'apposito certificato, in duplice copia. Questi certificati dovranno quindi essere trasmessi al più presto a questa Associazione, muniti della sottoscrizione del Velaio, il quale dovrà nello stesso tempo comunicare anche presso quale Agente, Cantiere, etc. abbia disposto l'eventuale invio delle vele stesse.

Al momento della richiesta di numero velico da parte di un nuovo Socio dell'Asvaurien, dovranno essere inviati a questa Associazione:

- 1 - Nome, cognome, luogo di nascita, indirizzo e telefono del nuovo Socio;
- 2 - La quota di iscrizione e di associazione annua alla Asvaurien;
- 3 - L'indicazione del Velaio, Agente, Cantiere, etc. del quale si desidera ritirare o farsi spedire la vela.

A ricezione di quanto sopra, l'Asvaurien restituirà al Velaio, o Agente, etc. il certificato di colore giallo, destinato al Socio, completo di numero velico, generalità del Socio, e data di emissione, trattenendo per sè il certificato di colore verde.

Nel caso si tratti di assegnare una vela nuova ad un Socio già proprietario di una imbarcazione, dovrà essere fatta pervenire a questa Associazione una domanda contenente:

- 1 - Numero velico, nome della barca e suo eventuale numero di matricola;
- 2 - Nome, cognome, luogo di nascita, indirizzo e telefono del Socio;
- 3 - Indicazione del Velaio, o Agente, etc. dal quale si desidera ritirare o farsi spedire la vela;
- 4 - La motivazione, ai sensi del Regolamento di Classe, in base alla quale si richiede la vela nuova;

5 - La somma di L. 300 (anche in francobolli), a titolo di rimborso spese.

A ricezione, l'Asvaurien invierà un certificato, completato come sopra, con particolare riferimento alle cause (cfr. punti B e C dei certificati) ed all'annata (valevole dal 1° ottobre al 30 settembre) alla quale l'acquisto si riferisce.

Di regola, si può usare un certificato per ogni gioco di vele: tuttavia vi dovranno essere indicati tutti i numeri di matricola di tutte le vele interessate. Si potrà eventualmente usare uno stesso numero di matricola per ogni gioco di vele, purchè sia accompagnato dalle lettere R - F - S, rispettivamente sulla randa, sul fiocco e sullo spinnaker, in modo che non si abbiano mai due vele marcate identicamente. Sul certificato sarà poi stampigliata in rosso la dizione "Randa e fiocco" oppure "Solo randa" oppure "Solo fiocco" etc. a seconda del caso.

Siamo certi della Vostra collaborazione, nell'interesse reciproco, per l'applicazione di quanto esposto. Facciamo inoltre presente che non sarà ammesso a regatare, e quindi non figurerà nelle classifiche, chi non sarà in regola con i certificati.

L'Asvaurien si riserva di effettuare in ogni momento e luogo i controlli del caso, invitando chiunque ne venga a conoscenza, a segnalare eventuali irregolarità, ed augurandosi di non doverne proseguire nessuna.

Precisiamo infine che saranno considerate irregolarità, oltre che, ovviamente, la cessione e l'uso di vele private dei contrassegni e dei certificati, anche il reperimento di vele confezionate non munite di numero di matricola, nonchè l'omissione dell'invio preventivo dei certificati a questa Associazione.

CENSIMENTO DELLE VELE ATTUALMENTE ESISTENTI

Riferendoci alla comunicazione circolare riguardante la marcatura delle vele, che d'ora innanzi dovranno essere accompagnate da certificati di conformità, Vi informiamo che questa Assooiazione ha deciso di regolarizzare tutte le vele esistenti, attraverso una operazione di censimento.

A questo scopo invitiamo tutti i Circoli Velici e tutti i soci a voler collaborare attivamente. Una persona appositamente incaricata dall'Asvaurien per ogni zona F.I.V. provvederà a timbrare le vele che i Soci avranno consegna to ai Circoli stessi, unendo poi ad ogni gioco di vele i relativi certificati di conformità, debitamente compilati con le indicazioni che i Soci stessi forniranno, e muniti di stampigliatura in rosso con la dizione "Censimento".

I Soci, prendendo attraverso i loro Circoli gli oppor tuni accordi, potranno presenziare a tali operazioni: di versamente dovranno fornire preventivamente, per ogni gio co di vele in loro possesso, i seguenti dati:

- 1 - Numero velico;
- 2 - Data di acquisto;
- 3 - Casuale d'acquisto;
- 4 - Nome del velaio;
- 5 - Eventuale provenienza (nome e numero velico), in caso di acquisto di vele usate;
- 6 - Le proprie generalità ed indirizzo.

Preghiamo quindi i Circoli ed i Soci di mettersi in contatto con le seguenti persone incaricate per le rispet tive zone:

I - X - XI - XII	Massimo Campi
II - IX	Paolo Barsi
IV - V	Carlo Balzi
VII	Girolamo De Franchis

Precisiamo comunque che qualora non si usufruisca di questa operazione di censimento, le vele non potranno più essere regolarizzate in seguito, nè quindi essere utilmen te impiegate in regata. Raccomandiamo perciò la massima di ligenza, ad evitare incresciosi episodi che potrebbero av venire in seguito, qualora non si sia in grado di dimostra re la regolarità della provenienza delle vele stesse.

Ricordiamo infine che anche per l'acquisto di vele usa te si dovranno seguire le stesse formalità richieste per lo acquisto di vele nuove, dovendosi quindi richiedere il nul la-osta dell'Asvaurien, indicando la provenienza (Socio e

numero velico) delle vele di seconda mano. Di conseguenza questa Associazione provvederà a regolarizzare i relativi certificati di conformità, rimanendo a cura del Socio l'obbligo di provvedere alla sostituzione delle insegne sulla vela, non essendo come è noto consentito di regatare con vele recanti un numero diverso da quello della barca.

Certi dell'attiva collaborazione di tutti, inviamo i nostri più cordiali saluti.

ASVAURIEN ITALIA

Indirizzi degli incaricati per il Censimento:

Carlo Balzi - Via del Velabro 4/A - Roma

Paolo Barsi - La Poggiola - Serravalle Pistoiese (Pistoia)

Massimo Campi - Via Principe Eugenio 44 - Milano

Girolamo De Franchis - c/o Società Canottieri Palermo -
Molo Trapezoidale - Palermo

A PROPOSITO DI REGOLE

Nel programma di ampliamento del nostro bollettino qualcuno ha insinuato l'idea di fare una piccola rubrica riguardante il famoso quanto misconosciuto Regolamento Internazionale di Regata. L'idea è piaciuta, e così son finito per trovarmi, un po' mio malgrado, con la penna in mano e speranza in vostra clemenza.

In realtà esiste il testo ufficiale inglese, con la relativa traduzione in italiano: ma i commenti reperibili sono soprattutto stranieri, per cui mi auguro che questa piccola fatica possa riuscire in qualche utilità.

Certo con queste note non intendo scrivere un trattato: vorrei invece aprire con voi tutti un dialogo, che sarà tanto più vivo e proficuo quanto più numerosi saranno i vostri interventi. Scriveteci dunque, ponendo dei quesiti, esponendo i vostri dubbi, i casi che vi sono capitati. Ne trarremo eventualmente spunto per vedere anche, oltre a quel che è permesso oppure proibito, ciò che è utile ovvero dannoso fare, cioè per qualche piccola nota di tattica. Invito perciò i più esperti a collaborare, raccontando i più interessanti episodi loro accaduti, e tutti a chiedere i chiarimenti di cui sentiranno di aver bisogno.

Comincerò con un'osservazione. E' vero che il Regolamento è anche un'arma di regata, ed un'arma lecita: però è ancor più vero che deve essere applicata lealmente, usando la per costruire la propria tattica di gara, non come malizioso espediente per far squalificare un avversario. Siamo purtroppo ormai abituati, nello sport, a sentir parlare di fatti che ben poco hanno di sportivo: falli, simulazioni, monetine, bottigliette, invasioni di campo, botte, doping, combine e così via. discorrendo. La vela è una degli sport che più si attagliano al temperamento proprio del vero gentiluomo, ma dobbiamo difendere con fierezza questa fama, dimostrando come non sia costituita da annosa presunzione. Lasciamo quindi altrove e ad altri i risentimenti, le cattiverie, il macchiavellismo, la slealtà: regatare è un gioco appassionante, ma deve essere un sano divertimento, non un'angosciosa questione di vita o di morte. Troppi, per fortuna pochi nel nostro sport, competono solo per vincere ad ogni costo, per la frazione di secondo del record da strappare magari con l'aiuto del farmacista, per pura ansia di prevalere; troppi critici distruggono l'idolo del giorno prima solo perchè oggi non vince, coprendolo di mil

le accuse senza considerare che si perde perchè c'è qualcu
no più dotato o soltanto più allenato di noi, e senza con
tare che non ci sarebbero ovviamente di vincitori se non ci
fossero i vinti, i quali perciò dovrebbero essere rincuorati
per infondere loro nuova fiducia in sè stessi, anzichè esse
re demoliti con aspre e spesso ingiuste critiche.

Dunque innanzi tutto lealtà, fair play, come dicono gli
anglosassoni. Non offenderti se qualcuno sporge reclamo con
tro di te: potresti essere in torto, e allora devi per
primo scusarti con l'amico. Fai reclamo se ti sembra giusto
ma resta sempre amico di chi ti ha danneggiato: probabil
mente non l'ha fatto apposta, o lo ha fatto sotto la spinta
della tensione agonistica, o magari per inesperienza. Sor
ridi, non mugugnare mai.

A questo proposito vorrei ricordare un fatto accadutomi
durante una regata ad Orbetello, piacevole non per il ri
sultato o per l'andamento della gara, ma proprio per questo
simpatico episodio, che credo che valga la pena che vi rac
conti, a chiusura di questo lungo preambolo (lungo per voi
e per altri!).

Andavo dunque di bolina, con le mura a sinistra, ed ero
anche partito piuttosto male, quando mi sono visto davanti
improvvisamente, evidentemente per distrazione, la barca
di Fagnano ed Odorisio, naturalmente con le mura a destra.
Feci quel che potevo, anzi nell'orgasmo di tentare di pas
sare di poppa dimenticai di mollare un po' la scotta e det
ti ugualmente una bella pruata, per di più sbandando tanto
da imbarcare acqua. Costernato ed indispettito per la mia
sbadataggine, mi fermai pensando di ritirarmi, quando dal
la barca speronata mi vidi fare ampi gesti che indicavano
di venire su e proseguire. Restai simpaticamente colpito,
e proseguii, mentre Bovicelli nel frattempo cercava di vuo
tare un po' la barca.

Dopo qualche bordo, abbastanza azzeccato, mi trovai da
vanti a Fagnano, il quale, probabilmente anche perchè, con
quel po' po' di botto, mi credeva rimasto parecchio indie
tro, non mi vide e mi venne dritto dritto addosso, e sta
volta lui con le mure a sinistra! Ci mettemmo a ridere, e
finimmo insieme la regata, a pochi centimetri uno dallo
altro, con un avvincente finale. Per merito della prua ton
da del Vaurien di danni non ce ne furono, e tutto finì, al
meno a mio avviso, nel migliore dei modi, anche se in ma
niera poco ortodossa per il regolamento da me senza dubbio
infranto per primo.

La partenza

Tornando a bomba al Regolamento, anzichè cominciare dalle definizioni, e seguire pedissequamente la successione degli articoli, tratterò la materia in modo diverso, considerando invece le varie fasi e situazioni di una regata. Una specie di metodo globale, che, visto come imparano presto ora i ragazzi a scrivere, senza fare le aste e senza sapere quante sono le lettere dell'alfabeto, mi auguro sia proficuo ed abbia almeno subito il pregio della vitalità. Comincerò, perchè mi sembra logico, dalla partenza.

Supporrò note, salvo a tornarci sopra, le cose basilari: sarò però ben lieto di fornire tutti i chiarimenti che vorrete chiedermi ed anzi vi prego di farlo.

Cosa s'intende innanzi tutto per partenza, e presa in modo valido? Significa tagliare la linea di partenza, naturalmente nel giusto senso, non toccandola però prima del segnale di partenza stesso. In materia ho sentito spesso fare confusione tra segnale di partenza e partenza effettiva; nonchè sulla facoltà di orzare e sulla liceità di forzare il passaggio alla boa al vento della linea di partenza.

Preciserò quindi subito che è necessario distinguere la partenza in due fasi, e cioè: prima del segnale, e dal segnale alla partenza vera e propria. Ci sono poi altri periodi da considerare, prima e dopo di questi, ma dei quali parlerò in seguito; limitandomi ora a dire che una volta effettuata la partenza, valgono naturalmente tutte le regole normali di corsa.

Qualcuno forse resterà un po' perplesso a proposito della divisione in fasi che ho appena fatto: ma rifletta che la partenza ogni barca la fa tagliando del tutto il traguardo, e ciò solo per i bravissimi avverrà proprio al colpo di cannone. In genere si partirà con un leggero ritardo. In ogni caso resterà il brevissimo periodo dal momento in cui si tocca la linea, al momento in cui la si lascia, a costituire la seconda delle due fasi sopra menzionate.

Nella prima fase, cioè prima del segnale, il Regolamento pone un limite particolare (art. 40) al diritto di orzare, precisando che si può farlo comunque, ma lentamente. Certo quel "lentamente" lascia un po' perplessi, ed in caso di vertenza sarà ben difficile da appurare. In realtà è stato messo con il solo intento di ridurre la bagarre ed il rischio delle collisioni che non di rado avvengono nelle partenze numerose.

Ricordiamo quindi che la barca sottovento può orzare a suo piacimento, semprechè la barca sopravvento abbia la facoltà di rispondere all'orzata, il che, specie nelle partenze affollate, non può avvenire, e vedremo in seguito il perchè. Per ora teniamo a mente che se non si è in tanti, ed a maggior ragione se si è solo in due, la barca sottovento ha sacrosanto diritto di orzare, e quella sopravvento il dovere di rispondere orzando anch'essa: ma questo sempre nella prima delle due fasi accennate, e cioè prima del segnale di partenza.

Nella seconda fase invece, e cioè dopo il segnale e finchè non si è attraversato la linea, il Regolamento dice (art. 42 - 1 - e) che non si può più orzare oltre la propria giusta rotta. Partendo di bolina non si può perciò orzare oltre la rotta di bolina stretta: partendo invece al lasco, si deve puntare sulla prossima boa del percorso (non necessariamente sopra una delle boe della linea di partenza!) e non orzare oltre.

A questo punto è bene dire che il concetto di "giusta rotta" non interviene che, appunto, dopo il segnale di partenza; prima, non esiste. La giusta rotta non è altro che quella che permette di arrivare nel più breve tempo possibile, ed avremo modo di tornare a parlarne, anche per fare qualche osservazione più sottile su quanto ora enunciato.

Lo scopo (e l'effetto dovrebbe essere lo stesso!) di queste norme è quello di evitare il protrarsi della bagarre oltre il segnale di partenza, permettendo anche alle barche rimaste un po' sopravvento di prendere la loro partenza. Altra limitazione, ancora prima del segnale, riguarda (art. 42 - 1 - e) le barche che tentassero di infilarsi sopravvento, tra la boa e le barche sottovento (regola dell'anti-barging). Esse si troverebbero senza alcun diritto di passaggio, e correrebbero quindi il rischio di essere orzate fuori traguardo, a meno di non essere in netto anticipo sulla flotta. Sia ben chiaro però che anche nella seconda fase, dopo il segnale, una barca che si trovi sulla sua giusta rotta, sulla linea tangente alla boa al vento del traguardo, non ha nessun obbligo di dare acqua, tra la propria posizione e la boa stessa, alle barche che vengano da sopravvento, le quali non devono in alcun modo ostacolare il suo cammino.

In altri termini: tra il segnale di partenza e la partenza si perde soltanto il diritto di orzare una barca per costringerla fuori dalla linea, o per impedirle di coprirci superandoci al vento; ma le barche sopravvento che tentano di forzare rischiano sempre, ed al segnale non acquistano assolutamente alcun diritto.

Gian Paolo Barsi

COMUNICAZIONI DELLA SEGRETERIA

Regolamento di regata

Richiamiamo l'attenzione di tutti gli sportivi sulle seguenti correzioni al Regolamento I.Y.R.U. edizione 1965:

Regola 4.4. (d) Segnali di partenza pag. 33 sostituire le parole "il suddetto segnale di avviso" con "il segnale preparatorio" e precisamente: "Qualora vi sia un errore nel cronometrare l'intervallo fra il segnale di avviso e quello preparatorio, e non si ritenga di fare un richiamo generale il Comitato di Regata dovrà assicurarsi che fra il segnale preparatorio e quello di partenza trascorra il giusto intervallo."

Regola 43 - Yachts di bolina. Richiesta di acqua per virare presso un ostacolo- 2. Risposta (a) (ii) (pag. 77) sostituire la parola "richiamante" con richiamato e precisamente: "se non può virare subito senza venire a collisione con il richiamato, farlo non appena sarà in grado di virare;...."

Regolamento di stazza

L'albero metallico approvato dall'I.Y.R.U. può essere utilizzato in tutte le regate nazionali e internazionali.

Regate in programma

Il 25 e 26 maggio avrà luogo presso Colonia sul "LIBLARER SEE" una regata internazionale per i Vaurien

Rivolgersi a: Rudolf DOOR KLOSENGARTENSTR 1

5042 Kottlingen / Liblar - Germania Federale

Il 24 marzo la L.N.I., sezione di Milano, organizza a Milano la regata d'apertura.