



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° 4/68

A seguito della pubblicazione su questo Notiziario delle norme per l'acquisto delle vele sono giunte alla Segreteria dell'Asvaurien alcune lettere di Soci preoccupati per le eventuali conseguenze negative che potrebbe avere l'applicazione di queste norme, ritardando ed eventualmente scoraggiando l'acquisto di vele e spi nuovi e trasformando l'Associazione "inizialmente una simpatica raccolta di amici in un organismo essenzialmente burocratico".

A quest'ultima osservazione rispondo immediatamente che non è nelle nostre intenzioni crearci dell'ulteriore lavoro perchè è già insufficiente il tempo che possiamo dedicare allo sviluppo del Vaurien.

Per quanto riguarda i possibili ritardi negli acquisti delle vele il discorso è un po' più complesso. Il Regolamento di Stazza dichiara che non può essere acquistato più di un gioco di vele all'anno e solo presso il velaio autorizzato in quel periodo alla confezione delle stesse.

A questo proposito sin dal sorgere dell'Asvaurien Italia erano stati creati dei buoni per l'acquisto delle vele ed il velaio era autorizzato a consegnare vele solo a coloro che avessero allegato alla richiesta il buono.

Purtroppo, col passare del tempo e con l'aumentare del numero delle barche esistenti, si è potuto a lungo constatare che pochissimi richiedevano il buono d'acquisto, in genere solo per i velai stranieri, e che il velaio italiano non faceva alcuna difficoltà a chi ne era sprovvisto.

Inoltre, fatto più importante e grave, molti proprietari di Vaurien si sono rivolti, in passato ed ancora adesso, a velai non autorizzati o non più, per ordinare delle vele alle quali in seguito hanno cambiato il marchio del fabbricante, anche se questo espediente lascia il tempo che trova, perchè rimane sempre sulla vela la traccia delle cuciture

precedenti e comunque ogni velaio ha una sua particolare tecnica di confezione che gli permette di distinguere le sue vele dalle altre.

Trascurando ogni considerazione sulla qualità e i vantaggi che questi acquisti irregolari possono dare, uno di questi giochi di vele è stato dichiarato fuori stazza ad una importante regata internazionale, è chiaro che questo modo di agire è veramente in contrasto con lo spirito della Classe e con quella monotipia che si è sempre cercato di conservare.

Sono questi, in breve, i motivi che ci hanno spinti a perfezionare le norme per l'acquisto delle vele; con la speranza che presto si possa ancora affermare che chi vince le regate deve il suo successo unicamente al "manico" e non ad una mal riposta furbizia.

Massimo Campi



don
reg
ho
dovr
qu
nolt

rispo
un no.
verete

L
parlare
che sar
momento
pali re
Tr
nure a
giate,
no libe
di scos
Tra due

A PROPOSITO DI REGOLE

La volta scorsa abbiamo parlato della partenza, esaminando alcune situazioni di carattere particolare, e quindi le regole speciali che le riguardano. Adesso, se il discorso che ho fatto vi è riuscito, come spero, abbastanza chiaro, non vi dovrebbe essere difficile dare una giusta risposta al piccolo quiz che vi propongo, e che, pur non riferendosi ad un caso molto frequente, credo sia utile per chiarire bene le idee.

Guardate la figura che segue:

PRIMA BOA

VENTO
←

TRAGUARDO DI PARTENZA



Fig. 1

Secondo voi, B ha diritto di passare? dico subito che la risposta non si può dare semplicemente con un sì oppure con un no. Pensateci e discutetene, in fondo a questa puntata troverete la soluzione.

^^^^^^

Lasciamo per orastare la partenza, di cui torneremo a parlare in seguito, ed incamminiamoci per la nostra rotta, che sarà molto spesso dibolina. Penso quindi sia giunto il momento di snocciolarvi in breve e succosa sintesi, le principali regole di rotta. Eccole:

Tra barche con mura opposte, ha la precedenza quella con mura a destra. Tra barche con le stesse mura: se sono ingaggiate, ha diritto di rotta la barca sottovento, mentre se sono libere quella dietro, cioè libera di poppa, ha il dovere di scostarsi da quella davanti, che cioè sarà libera di prua. Tra due barche ingaggiate, quella sottovento può orzare a suo

piacimento purchè il suo albero non sia più arretrato rispetto alla posizione del timoniere della barca sopravvento, e semprechè quest'ultima si trovi ad una distanza non superiore a 2 lunghezze. Infine, la barca che vira, od abbatte, non deve ostacolare il cammino della barca che si trova su di un bordo.

Questo è un condensato un po'.....denso, e di parecchi articoli; pur non essendo completo, inquadra i principi informativi del nostro regolamento, al quale poi faremo tante eccezioni.....che confermano appunto il regolamento. E' evidente però che dobbiamo avere le idee chiare sui termini usati, altrimenti rischieremmo di portarci dietro delle convinzioni sbagliate, le quali generalmente sono più frequenti della mancanza di conoscenza delle regole. Esaminiamo quindi più da vicino qualcuna delle definizioni appena enunciate, cercando anche di vederne non soltanto il lato indubbiamente ben poco divergente, ma anche quello effettivamente utile, ed interessante proprio agli effetti pratici della condotta di gara.

Comincerò dall'ingaggio. Si tratta certo di una definizione importante e laboriosa, essendo stata oggetto di modifiche nelle successive versioni del Regolamento, il quale, come tutte le cose umane, può sempre essere migliorato, cosa che i suoi estensori hanno tentato di fare, nell'intento di renderlo ogni volta più semplice, chiaro ed efficace. Nel nostro caso non saprei dire se il risultato sia stato conforme alle aspirazioni: mi limito a sperare di non essere latore di ulteriori complicazioni sull'argomento.

Dunque si dice, con stile lapalissiano, che due barche sono ingaggiate quando non sono libere. Si dice allora che sono libere quando una (libera di poppa) si trova tutta più in dietro di una retta passante per la poppa dell'altra (che sarà quindi libera di prua), e perpendicolare all'asse longitudinale della barca. Due o più barche infine sono ingaggiate se, pur libere tra di loro, si trovano ingaggiate con un'altra barca.

Fin qui le cose sono andate abbastanza lisce, tanto che qualcuno potrà pensare che avrei potuto benissimo farla meno lunga con i preamboli. E allora eccovi i punti che sono più spesso oggetto di equivoco:

- 1 - La distanza: con il regolamento attuale un ingaggio può avvenire a qualunque distanza, e non solo entro quella, in vigore in precedenza, del rischio di collisione.

- 2 - Le mura: non è detto in alcun luogo che le barche debbano, per essere ingaggiate, avere le stesse mura.
- 3 - La rotta, ed il tipo di andatura; non sono rilevanti, e possono essere le più varie, senza perciò dover essere uguali, o simili, per potersi ingaggiare.

Con queste nuove definizioni si è tentato in sostanza di ridurre la casistica ed il numero delle regole di rotta, abolendo ad esempio quelle che differenziano le andature di bolina, al lasco, ed in poppa, nel regolamento per le prevenzioni degli abbordi in mare, e nel vecchio regolamento di regata.

Vediamo adesso una applicazione pratica, che poi è proprio ciò che più ci interessa. La figura 2 che vi presento propone un caso significativo e non soltanto teorico, giacchè non è infrequente che barche di bolina si trovino sul

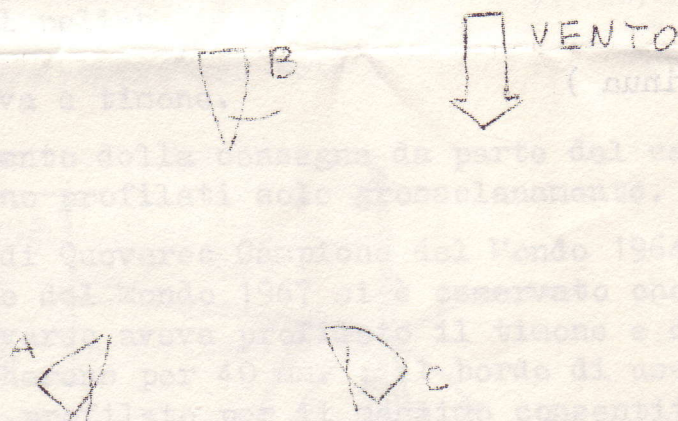


Fig. 2

cammino di altre che stanno ancora terminando il lato in poppa. Senza offesa per gli ammiratori di Mike Bongiorno, Pippo Baudo & C., credo che il quiz sia un buon sistema per fissare in mente dei concetti, ma che sia del tutto inutile se si tratta di semplici nozioni, peggio che mai se poi queste non servono a nulla. Il nostro Regolamento deve essere, più che ricordato, compreso, e compreso correttamente. Dunque eccovi le domande:

- a - Quante sono le barche ingaggiate?
- b - In quale ordine si dovrà stabilire il diritto di precedenza?

Pensateci, e discutetene tra voi. Potete anche vedere qualche piccola variante, e magari fare qualche piccola (mi raccomando!) scommessa se non vi trovate d'accordo. La prossima volta ne ripareremo assieme.

Intanto vi dò la soluzione del primo quiz. Se il segnale di partenza è già stato dato, al momento rappresentato nella figura 1, B ha diritto di passare, perchè A è obbligato a fare rotta (la sua giusta rotta) sulla prima boa del percorso, e potrà orzare soltanto dopo aver attraversato la linea di partenza. Se invece il segnale non è stato ancora dato, A ha la facoltà di orzare, puntando sulla boa del traguardo, e senza lasciare spazio tra se stesso e la boa, a B. Naturalmente A può orzare anche oltre, oppure non orzare affatto, ed in tal caso B avrebbe la fortuna di avere via libera.

Gian Paolo Barsi

(2 - continua)

SEMPRE PIU' VELOCI

Il problema della messa a punto della barca è importante sia per coloro che si dedicano alle regate sia per coloro che navigano solo per diporto e desiderano sfruttare completamente le possibilità della loro barca.

Per quanto riguarda l'inclinazione dell'albero ai passati Campionati Mondiali di Radolfzell si è potuto vedere fra i primi dieci classificati solo un concorrente francese (9°) teneva l'albero inclinato verso prua con vento tra 0,1 e 6 m/s ; viceversa tre olandesi (3° 4° 10°) tenevano l'albero sensibilmente inclinato verso poppa (circa 6°).

L'opera viva che è a contatto con l'acqua deve essere liscia e pulita.

Quindi è opportuno chiudere con dello stucco tutti i buchi e prima di ogni regata pulire lo scafo ed eventualmente lucidarlo con del polish

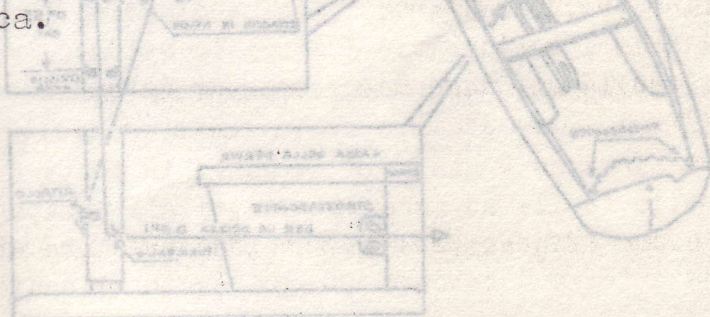
Profilature deriva e timone.

Spesso al momento della consegna da parte del cantiere de riva e timone sono profilati solo grossolanamente.

Sulle barche di Quevarec Campione del Mondo 1964-65 e di Beherens Campione del Mondo 1967 si è osservato che nella parte anteriore Quevarec aveva profilato il timone e deriva per 12 mm. mentre Beherens per 40 mm. ; il bordo di uscita è in tutti i due casi profilato per il massimo consentito dal regolamento di stazza ovvero 80 mm.

E' bene anche controllare che la profilatura giunga sino a 10 cm. sopra la linea di galleggiamento.

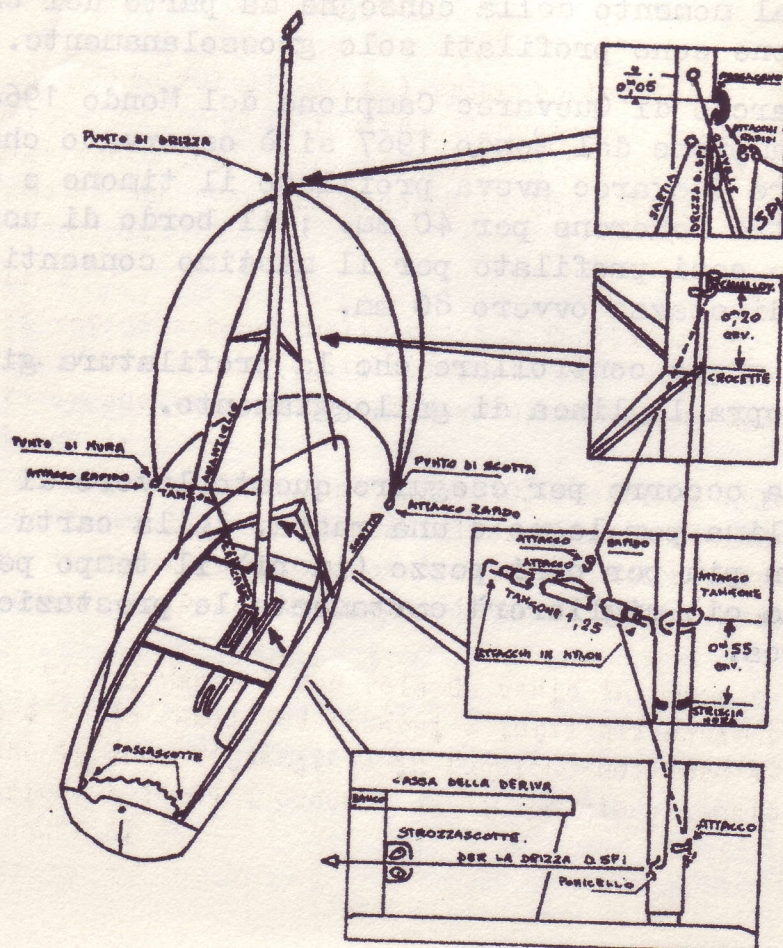
Che cosa occorre per eseguire questo lavoro di profilatura? Una buona lina per legno o una raspa, della carta vetrata e mezz'ora in più per ogni pezzo (in più il tempo per la verniciatura) ma ciò migliorerà certamente le prestazioni della vostra barca.



PUNTI PARTICOLARI

PER LA DRIZZA DELLO SPI : Occorrono circa 10,5 metri di nylon intrecciato da 5 mm di diametro, per l'amantiglio un elastico lungo 80 cm con un diametro di 5 mm , caricabasso 3 metri in nylon intrecciato da 5 mm. Per la scotta dello spi occorrono 11 m. di nylon intrecciato da 5 mm.

UTILIZZAZIONE : Lo spinnaker è una vela da vento in poppa o da lasco; fino a forza 3 è molto facile ad issarsi e tutti gli equipaggi possono allenarsi perchè la sua efficacia è in funzione del loro affiatamento; con vento superiore a forza 4 occorre un equipaggio allenato per non rischiare una scuffia.



CALENDARIO DELLE REGATE DELL'ASVAURIEN SVIZZERA PER IL 1968

Mars	30 - 31	Régates du poisson d'Avril	Morges
Avril	6 - 7	Ski voile	Estavayer
	20 - 21	Régates de sélection	Neuchâtel
	27 - 28	Régates internes	Bienne
Mai	4 - 5	Régates de sélection	Genève
	4 - 5	Régates de solitaire	Saint-Aubin
	18 - 19	Championnat des flottes des 3 lacs	Neuchâtel
	18 - 19	Régates de sélection	Sempach
	20 - 24	Semaine du soir	Nyon
	25 - 26	Frühlingsregatte	Cham
	25 - 26	Frühjahrs Regatten	Radolfzell
	25 - 26	12 heures du Vaurien	Nyon
	25 - 26	Régates Bordée de Tribord	La Neuveville
	31 - 3	Championnat de Suisse	Zoug
Juin	8 - 9	Kornhaus Regatten	Rorschach
	8 - 9	Ch. des lacs Jurassiens	Neuchâtel
	15 - 16	Rorschacher Regatten	Rorschach
	15 - 19	Semaine du Jora	Vigneules
	22 - 23	Coupe du Petit lac	Genève-nyon
	29 - 30	Critérium Yacht léger	Versoix
Juillet	1 - 5	Semaine du Soir	Morges
	6 - 7	Championnat du Léman	Morges
	8 - 12	Régates du Joran (soir)	Neuchâtel
	13 - 14	Prix de Sempach (5 régates)	Sempach
	13 - 14	Régates internes	Rolle
	14 - 20	Semaine du Joran	Vigneules
	20	Pfahlbau Regatten	Unteruhldingen
	22 - 27	Championnat du Monde à Vilasar Del Mar	Espagne

Août	3 - 4	Critérium national junior	Nyon
	10 - 11	Régates interclubs	Grandson
	10 - 11	Zugerseemeisterschaft	Zug
	17 - 18	Régates interclubs	Yverdon
	17 - 18	Régates	Thun
	24 - 25	<u>Régates de la Bénichon</u>	Estavayer
Septembre	31 - 1	<u>Régates interclubs</u>	Engelberg
	7 - 8	Untersee Herbst Regatten	Schaffhausen
	7 - 8	Herbst-Regatten	Sempach
	7	Régates en solitaire	Nyon
	21 - 22	Régates	Saint-Aubin
	28 - 29	Régates	Tour-de-Peilz
	28 - 29	Fruendschafts Regatten	Langenargen
Octobre	12 - 13	Régates	Neuchâtel
	12 - 13	<u>Régates</u>	Greifensee
Novembre	30 - 1	Challenge de l'Escalade	Versoix
Décembre	7	Régates	Yverdon
	15	Régates internationales	Neuchâtel

Sont soulignées, les régates comptant pour le challenge individuel et inter-flottes de l'Asvaurien

Régates d'entraînement de l'USY

9 - 10 mars	Morges
23 - 24 mars	Morges et Zoug