



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° 5/68

CALENDARIO DELLE PRINCIPALI REGATE DEL 1968

- 2- 6-68 C.A.V. Vigna di Valle
- 2- 6-68 C.V.A. Porto Ercole - Coppa Sant'Erasmo
- 9- 6-68 C.A.V. Vigna di Valle
- 9- 6-68 C.V.B.V. Ranco d'Angera - Regata delle 100 vele
- 13-14-15-16-6-68 S.c. Palermo Campionato Siciliano Vaurien
- 13- 6-68 A.N.S. Sulzano Tre Isole
- 16- 6-68 C.D.V. Donaso
- 16- 6-68 C.A.V. Vigna di Valle
- 16- 6-68 C.V.C. Intra Regata Intra Cannero Intra
- 23- 6-68 C.A.V. Vigna di Valle
- 29-30-6-68 S.C.Orbetello- Talamone

REGATA NAZIONALE E SELEZIONI PER CAMPIONATO DEL MONDO

- 30- 6-68 C.V.B.V. Arona
- 7- 7-68 S.C. Orbetello Regata Talamone - S.Stefano
- 7- 7-68 C.A.V. Vigna di Valle
- 13/14/14-7-68 C.V.Sicilia Palermo Coppa Ducrot
- 14- 7-68 C.A.V. Vigna di Valle
- 14- 7-68 S.C. Orbetello Regata del Plenilunio
- 21- 7-68 A.V.A.V. Luino Coppa Chirola
- 22/28-7-68 C.V.de Vilasar CAMPIONATO DEL MONDO
- 24/28-7+68 C.Tevere Remo Anzio Campionato Italiano Juniores
- 28- 7-68 C.A.V Vigna di Valle
- 2/3/4- 8-68 S.C. Marsala Coppa del Canale di Sicilia
- 3- 8-68 C.V.O. Orta Trofeo Ortalion
- 10/11-8-68 C.V.A. Port'Ercole Regata d'Agosto
- 11- 8-68 C.A.V. Vigna di Valle
- 11- 8-68 C.V. Pionbinese
- 11- 8-68 LNI Mandello Targa Onedo
- 11- 8-68 Y.C. Spotorno Regata del Golfo
- 15- 8-68 C.A.V. Trevigiano
- 15- 8-68 A.V.A.L Gravedona
- 18- 8-68 C.A.V. Anguillara
- 25- 8-68 C.A.V. Bracciano
- 31-8/1-9 S.C. Thalatta Messina Coppa Vento dello Stretto

7- 9-68 C.V.A. Port'Ercole Regata di Chiusura
8- 9-68 C.A.V. Vigna di Valle Regata delle Coppe CIMA
8- 9-68 A.N.S. Iseo Nastro Azzurro
14/15-9 A.V.A.L. Gravedona Coppa de Marzi
21/22-9 C.D.V. Donaso Campionato Zonale Vaurien
22- 9-68 C.V.Orta Coppa Cantiere Miazza
13-10-68 C.V.B.V. Trofeo Marino
20-10-68 C.V.C. Como Regata di Chiusura
1/2/3/4-11 LNI Milano Regata di Chiusura
7/8-12 C.C.Palermo Coppa Palermo

CAMPIONATO DEL MONDO

La Federazione Italiana della Vela ci ha comunicato che la Commissione Sportiva ha deciso di sovvenzionare la partecipazione ai Campionati del Mondo delle prime tre imbarcazioni meglio classificate alla Regata Nazionale di Talamone.

A PROPOSITO DI REGOLE (3)

Anche questa volta continueremo ad esaminare le definizioni del Regolamento IYRU, e ci dedicheremo in particolare a quelle che si riferiscono alle varie andature.

Prima di tutto ricorderò che, a questo riguardo, una barca ha due sole possibilità: cioè, o si trova su di un bordo, oppure sta cambiando di bordo. Nel primo caso ha anche delle mura, che possono essere dette a destra, o a sinistra, rispettivamente se la randa è a sinistra, o a destra, essendo così stata eliminata l'incertezza insita nel caso di vento in fila di ruota (ossia in poppa), qualora si fosse fatto intervenire nella definizione stessa il lato dal quale la barca ricevesse il vento. Ne consegue quindi la determinazione altrettanto univoca di lato sottovento e di lato sopravvento di una imbarcazione, che saranno, rispettivamente, quello dove si trova la randa e quello opposta.

Da notare che non è stato differenziato il caso di barca con prua al vento: in questa situazione essa deve ancora essere considerata su di un bordo, e precisamente con le mura che aveva prima di disporsi appunto con la prua al vento.

Considerando invece il cambiamento di bordo, si vedrà che lo si può fare facendo passare da un lato all'altro il vento, cioè la direzione da cui questo proviene, attraverso la prua, oppure attraverso la poppa: ossia virando, oppure abbattendo. Se qualcuno di voi dice strambando anziché abbattendo, è bene sia prima edotto che può invappare nelle rampogne del nostro strambo amico Luigi Maria, il quale giustamente gli farà notare che strambare significa sì abbattere, bensì involontariamente. Io vi consiglio di badare molto alla chiarezza più che alle stramberie, facendovi ben intendere dal prodiere, il quale, altrimenti, può restare abbattuto e non in poppa, ma in testa, e da una ricca bomata (si dirà così?). Direi però, almeno per quanto mi risulta, che i colpi del boia in testa vengono sopportati abbastanza bene, anche quando fanno un rumore piuttosto impressionante.

Tornando dunque a bomba, chiedendovi venia per queste divagazioni ed umili facezie, non sarà male chiarire alcune cose sulla virata e sull'abbattuta. Intanto la virata inizia nel momento in cui la barca supera la posizione di prua al vento e vele battenti, e finisce quando si trova nuovamente sulla rotta di bolina, se era su di un lato di bolina: oppure con le vele piene, sulla sua nuova rotta. La dizione è abbastanza sottile, ma deve essere interpretata in maniera piana, senza cercarvi una distinzione troppo nachiavellica tra l'andatura di bolina, e le altre. Resta però chiaro che la virata in

bolina è più corta di quella al lasco, la quale può dirsi compiuta soltanto quando si è raggiunta la nuova giusta rotta. In pratica il vaso, al lasco, può verificarsi quasi esclusivamente doppiando una boa, e perciò ne torneremo a parlare in seguito.

Vorrei ancora notare due cose, piuttosto importanti, e non sempre ben interpretate. Primo, che la virata non comincia dal momento in cui si inizia a girare: la prima parte della manovra è costituita da un'orzata, mentre la virata vera e propria comincia dal momento in cui asse della barca e direzione del vento coincidono. Ricordarselo può voler dire, trovandosi in qualche brutto frangente, riuscire a salvarsi in extremis da un errore. Secondo, che per barche di bolina, caso di gran lunga il più frequente, la virata si compie raggiungendo la nuova rotta di bolina, e non quando le vele sono piene. Infatti si possono ad esempio mollare un po' le scotte, si può poggiare leggermente, oppure si possono verificare le incertezze od errori di manovra che darebbero luogo ad altri dubbi, che invece con questa definizione vengono ad essere eliminati.

Per l'abbattuta invece la determinazione dell'inizio e della fine è diversa, e riguarda soltanto la posizione di boma. L'inizio coincide con il momento in cui il boma passa per lo asse della barca, e la fine con il raggiungimento della nuova posizione, sulle mura opposte. Anche qui far intervenire la direzione del vento avrebbe dato luogo ad indeterminazioni, se pensate che specie con vento leggero (e naturalmente non con un RORC!), si può abbattere anche senza poggiare, facendo passare il boma con le mani. Per i più pignoli, memore dell'amico Luigi Maria di cui sopra, dirò che per l'esattezza la dizione si riferisce alla base della randa e non al boma, allo scopo di avere una definizione corretta anche nel caso di grandi yacht a vela non bonata.

A questo punto vorrei tornare un po' indietro, e precisamente al quiz proposto la volta scorsa, a proposito del quale vi debbo chiedere venia per aver volutamente sottaciuto qualche cosa, anche se l'ho fatto con l'intenzione di fomentare qualche utile discussione. Infatti torno a dire che lo scopo di queste note non è quello di sentirmi seduto dietro ad una cattedra, per la quale del resto non avrei certo la capacità, ma, insieme a voi, intorno ad un tavolino. perciò torniamo a chiedere la vostra attiva collaborazione, invitandovi a questo dialogo, a sottoporci casi e quesiti, a raccontarci le vostre esperienze più significative, che riteniamo di grande utilità per tutti.

Riferendomi dunque alla prima domanda, credo sia stato chiaro per tutti che B e C erano ingaggiati. In realtà anche A era ingaggiato, ma, avendo mura opposte, in questo caso l'ingaggio

trovava applicazione ed eventuale efficacia soltanto nella approssimarsi ad una boa di percorso (art. 42-1).

A proposito poi dell'ordine di precedenza, le cose erano, almeno credo, più semplici: infatti questo era C - B - A, perchè A aveva mure a sinistra, C e B a destra, e C era barca sottovento a B. Applicando il regolamento contro gli abbordi in mare, le cose sarebbero state diverse.... ma credo sia meglio non mettere troppa carne al fuoco, lasciando l'argomento, almeno per il momento, in pace.

Vediamo invece brevemente, dando per scontato che A, B, e C conoscano benissimo il regolamento, cosa dovrebbe succedere, supponendo che C, barca prioritaria, prosegua dritta per la sua strada, come è suo diritto. B dovrà scansarla, orzando e passandole di prua se può farlo con sicurezza (come potrebbe ricordarmi un mio giovane e valoroso amico, cui una volta, mure a sinistra, rasentai la prua da far accapponare la pelle, tanto che ancora non so se non ci siamo urtati per sua generosità, o per mia invereconda fortunaccia), altrimenti abbattendo, e passandole di poppa. In questo caso però A diventerebbe barca prioritaria su B, costringendola a scansarsi orzando ancora sul suo nuovo bordo, e quindi rallentando la sensibilmente. Restando le cose come sono, nei panni di A il partito migliore per evitare rischi sarebbe senza dubbi quello di virare di bordo. Quindi la manovra migliore per B per sfuggire ai pericoli cui ho accennato, sarebbe quella di ridurre leggermente la velocità in tempo utile, per poter passare di poppa a C senza dover abbattere giacchè la possibilità di passaggio di prua potrebbe essere appunto maggiormente compromessa dalla virata di A.

Per C, barca prioritaria, le cose potrebbero sembrare più semplici ancora. Invece se la sua posizione fosse leggermente arretrata rispetto a quella indicata, la situazione non sarebbe poi tanto liscia. Infatti se B decidesse di passarle di poppa la coprirebbe al vento, ed A potrebbe ancor più facilmente virarle sottovento mettendola, come si dice, al fresco, ed obbligandola a virare di conseguenza. Suppongo che tale manovra sia nota a tutti, compreso il nostro amico Luigi Maria, il quale anzi vi è tanto affezionato da volerla fare anche al lasco, senza però riuscire a spiegare come si fa.

Ma penso che, ormai, sarà meglio parlarne un'altra volta.

(continua)

Gian Paolo Barsi

CAMPIONATO DI DIFFUSIONE VAURIEN

REGOLAMENTO

- 1 - Il Campionato è aperto a tutti i timonieri di Vaurien tesserati per il 1968 dall'Asvaurien e dalla FIV.
- 2 - Sono valide ai fini della classifica tutte le regate organizzate da circoli affiliati alla FIV dal 1-1-68 al 31-12-1968.
- 3 - E' possibile regatare anche come timonieri su imbarcazioni di proprietà di altri.
- 4 - Non sono valide ai fini del punteggio finale più di 4 regate corse presso il Circolo in cui il timoniere è tesserato, è possibile comunque avendo partecipato a più di 4 regate scegliere quelle in cui si ha avuto il punteggio migliore.
- 5 - In caso di regate comportanti più prove per il punteggio verranno considerate i piazzamenti di ogni singola prova.
- 6 - La classifica verrà redatta con gli opportuni controlli del consiglio dell'Asvaurien in base alle comunicazioni fornite dai Soci per mezzo dei fogli predisposti allegati a questo bollettino e che verranno in seguito forniti a tutti coloro che ne faranno richiesta.

(continua)

RISULTATI DELLE REGATE

CAMPIONATO DI DIFFUSIONE VAURIEN

PUNTEGGIO

Luogo	Punteggio di partecipazione	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Circolo in cui si è iscritti	2 Punti	+ di 5 iscritti									
		7	6	5	4	3	2	1	-	-	-
		Con-5 iscritti									
		5	4	3	2	1	-	-	-	-	-
Nella zona FIV in cui si è iscritti	3 Punti	+ di 5 iscritti									
		7	6	5	4	3	2	1	-	-	-
		con - di 5 iscritti									
		5	4	3	2	1	-	-	-	-	-
Altrove	5 Punti	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
Estero	10 Punti	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

PRODIERE

[illegible]

RISULTATI DELLE REGATE

[illegible]