



# notiziario asvaurien

PERIODICO DI INFORMAZIONI DELLA ASSOCIAZIONE FRA I PROPRIETARI DI VAURIEN IN ITALIA

SEGRETERIA:

Gian Paolo Barsi - v.le Machiavelli 10 - 50125 Firenze  
telefono: 22 67 36

N° 1/1970

aprile

## I CAMPIONATI 1970

Il Campionato Italiano assoluto 1970, si disputerà sul lago di Bracciano, dal 27 giugno al 3 luglio, presso il Circolo Velico Acquarella, di Trevignano, e sarà sovvenzionato dalla F.I.V.. Molti di voi conosceranno già questa notizia: comunque siamo lieti di annunciarlo, dando atto alla Federazione, ed in particolare al Sig. Gaibisso, nuovo presidente della Commissione Sportiva, del positivo cambiamento di indirizzo nei nostri confronti.

Dobbiamo dire che molto è stato fatto, ed aggiungiamo anzi che ora non sarebbe stato realistico ed equilibrato attendersi di più. Non ci resta che auspicare che lo spirito, il valore e le finalità della nostra Classe possano essere sempre meglio intesi e riconosciuti, giacchè vediamo che ancora molte sono le ombre che velano le luci di questa nuova alba. Vorremmo, e pure non osiamo sperarlo, trovarci davvero all'inizio di una svolta, tra le migliori e socialmente più elevate in atto nel rinnovamento e nelle riforme che, com'è inevitabile, con alterna e discussa utilità, caratterizzano la società attuale, ed italiana in particolare. Che si possa proseguire su questa strada, e che tutti ne siano fautori, senza attribuirle alcun colore, od asprezza polemica, ma soltanto appoggiandone ed incoraggiandone con entusiasmo il cammino, che obbiettivamente è quello di un giusto e libero progresso sociale. In questo senso, e vorremmo spbagliarci, crediamo che la via da percorrere sia ancora lunga, e non certo in discesa.

Il titolo di campione italiano juniores verrà assegnato all'equipaggio juniores meglio classificato. I limiti di età degli juniores ammessi, se abbiamo ben compreso, e forti delle esperienze passate, si riferiscono ai nati dal 1951 al 1955, compresi. Sarà comunque bene che la F.I.V. ne fornisca conferma, per





PER I DIPORTISTI

Quanto sto per dire non interessa probabilmente i patiti delle regate, almeno sulle derive. Penso invece ( e spero ) di fare cosa utile e gradita a coloro che usano il Vaurien solo o soprattutto per diporto, parlando di come sia possibile ridurre la superficie velica. Infatti in diverse occasioni ho potuto constatare come questa manovra sia poco nota, mentre in vece può risultare utile in diversi casi, senza contare che, e anche questo è un altro punto da segnare a favore del Vaurien, non è possibile effettuarla su tutte le derive.

In relazione alla forza del vento, ed al peso dell'equipaggio, che deve appunto equilibrare la sua spinta trasversale, tendente a far sbandare la barca, può essere consigliabile ridurre la velatura per motivi di comodità, o di utilità, o di sicurezza, nonchè in funzione della velocità che si desidera raggiungere. Non si tratta affatto di una manovra di cui ci si debba vergognare: chi ha avuto la ventura di conoscere le bizze del vento e del mare, non ha più di questi pregiudizi. Anzi, talvolta è proprio la riduzione della velature che permette di uscire, mentre i critici della banchina e di questa manovra, restano in terra. A mio avviso l'importante è sen tirarsi sicuri, e ricordare che se è vero che (ma non sempre) una scuffia non è un disastro, è altrettanto vero che non è bel loobbligare altri a soccorrere, con proprio disagio e magari con del rischio, chi ha azzardato troppo oltre le possibilità proprie e del tempo. Vicende ammaestratrici ve ne sono, purtroppo, state diverse.

Finito spero senza troppo danno, il sermone, dirò che la maniera più semplice per ridurre la vela consiste nell'ammainarne una. Lapalissiano a dirsi, non sempre è così facile a farsi. Bisogna comunque disporsi con la prua al vento, e ricordare che se si deve fare rotta al traverso, o di bolina, è preferibile togliere il fiocco, poichè senza randa sarà ben difficile riuscire a far strada contro vento. Invece se si deve far rotta con vento portante, e questo è molto forte, il solo fiocco servirà egregiamente, eliminando i pericoli di strambate involontarie, spesso anticamera della scuffia. Non sarà inutile ricordare che, ammainando la randa, la barca tenderà subito a poggiare ed a camminare anche senza bordare il fiocco: in caso di dubbio, o poca esperienza, meglio allora prima calare il fiocco, poi la randa, e quindi issare nuovamente il fiocco.

E' naturalmente possibile mantenere a riva la randa, però riducendone la superficie, cioè terzarolando. O meglio, è possibile sul Vaurien, come su diverse altre barche. Per effettuare questa manovra in acqua, è necessario mettersi prua al vento, mollare un poco di drizza, e cominciare ad avvolgere la vela sul boma. Infatti il boma può ruotare, purchè lo si tiri leggermente indietro, in modo da disimpegnare il sistema di blocco, senza sfilarlo del tutto dal ferramento. Il blocco può essere effettuato ogni 180° gradi di rotazione, semplicemente tornando a spingerlo in avanti. La ralinga uscirà dall'inferitura dell'albero avvolgendosi a spirale sul boma, arretrando man ma-

no che si gira, e tornando verso l'albero all'ultimo giro.

Ho visto barche appartenenti a scuole di vela (non dirò quale!) uscire senza caricabasso, il che non è mai consigliabile, ed è utile mantenerlo anche con la randa terzarolata. Sarà sufficiente assicurare un capo della cima attraverso il foro di attacco sul boma, in modo che, girando, si avvolga insieme alla randa. Ultimato l'avvolgimento, si tenderà prima la drizza, e poi il caricabasso, assicurandolo alla base dell'albero, il che può ora avvenire mediante passaggio attraverso un bozzello con strozzatore.

Per facilitare la manovra si può, in analogia a quanto ho detto più sopra, ammainare provvisoriamente il fiocco, che così non rischierà di rompersi mentre sbatte, nè di far poggiare la barca. Alla peggio, l'operazione può essere fatta ammainando anche la randa. E' bene ricordare inoltre che, qualora se intraveda il bisogno, sarà meglio terzarolare finchè si è in terra, e dare magari un paio di giri in più di quelli che sembrano necessari. Infatti è più facile allentare i terzaroli, che non darli.

Un equipaggio leggero può cominciare a terzarolare con venti da 8 a 10 m/s, e con venti più forti può arrivare a terzarolare sino alla prima stecca, ed anche ad ammainare contemporaneamente il fiocco. L'effetto dei terzaroli sulla randa è pronunziato anche dando pochi giri, perchè la vela si abbassa, diventa più piatta e si riduce nello stesso tempo. Diminuire velocità e sbandamento significa andare con minor fatica, maggior margine di sicurezza, e bagnandosi molto meno per gli spruzzi.

Ricordo una fine di giugno a Castiglioncello, durante la quale uscimmo, io e mia moglie, baldanzosamente muniti di sacchetto della merenda, di macchina cinematografica e di altri ammenicoli, invogliati dal tempo splendido e tranquillo. Eravamo al largo, ed oltre la punta, quando la buriana arrivò di colpo, il mare s'illividì, e prese ad imbiancarsi. A terra fu un'ecatombe di tende, ombrelloni, e tavolini: in mare, altri FJ, FD, e persino una o due Star, subirono diverse scuffie, ed alberi e sartie rotti. Appena mi accorsi della piega che stavano prendendo le cose, anche mollando le scotte, non persi altro tempo: venni all'orza, e poichè il porticciolo era (insieme agli scogli della punta!) netto sottovento, ammainai la randa. La musica cambiò immediatamente, e con il solo fiocco, in fil di ruota, me ne tornai in porto salvando passeggera e merce da ogni danno, badando solo alle imbarcate causate dalle onde in poppa, divenute presto rispettabili. Sono i casi in cui non ci si rammarica di aver tenuto gli occhi sull'attrezzatura, in terra, e sull'orizzonte, in mare: cose che vi consiglio di fare sempre. Certo se fossimo stati in regata, sarebbe stato ben diverso...ma anche il carico e la disposizione lo sarebbero stati! e del resto con ogni probabilità la gara sarebbe stata sospesa.

G.P.E.



LA POSTA

L'amico Massimo Fedeli (V<sup>r</sup> n° 23157) ci ha scritto lamentandosi perchè, a suo parere, il nostro controllo sulla regolarità di stazza e sul prezzo delle barche, non sarebbe molto efficiente. Non sappiamo dargli tutti i torti: facciamo ciò che è possibile, e con i mezzi materiali ed umani di cui possiamo disporre.

Non crediamo però che siano state poste in vendita delle barche "veramente competitive" a 450.000 lire: se a qualcuno risultasse concretamente la medesima cosa, è pregato vivamente di farci una segnalazione.

Tuttavia a nostro avviso la competitività di una barca non si misura con il grado di finitura, il costo e l'età. Chi ha visto la barca di Quevarec, attuale pluricampione del mondo, con numero velico 8983 e quindi più vecchia di tutte le barche costruite in Italia, non potrà che condividere queste conclusioni, ancora a tutto merito del Vaurien.

Aggiungiamo che abbiamo, diverso tempo fa, invitato la C.I.M.A. a non proseguire la fabbricazione di Vaurien tipo "Regatta", con caratteristiche strutturali differenziate da quelle del Vaurien di normale produzione. Il Comité International du Vaurien, ha confermato il divieto di fabbricare due tipi di Vaurien in plastica, durante l'ultima riunione di Parigi: quindi chiunque veda Vaurien speciali è pregato di segnalarceli, insieme al numero velico, e con eventuali altri dati atti ad individuarli. Saranno tollerati soltanto i pochi esemplari già prodotti, avendoci la C.I.M.A. assicurato, sia pur verbalmente, di non costruirne più, senza però fornirci le precisazioni richieste sul numero esatto, e relativi numeri velici, delle imbarcazioni già messe in commercio.

Il socio Sig. Roberto Comolli (V<sup>r</sup> n° 22684), ha scritto a noi, ed alla rivista "Vela e Motore", la quale gli ha risposto nel numero di febbraio, chiedendo precisazioni sulla superficie velica del Vaurien.

Non sono per la verità un esperto di formule e di regolamenti R.O.R.C., I.O.R., ecc., e quindi chiedo venia per le inesattezze che potrò disseminare cercando di dare queste spiegazioni secondo le mie possibilità.

Sui piani dell'arch. J.J.Herbulot, al quale prossimamente vedrò di chiedere chiarimenti, la superficie velica è indicata in mq 8,10. Il calcolo è assai elementare: le vele sono assimilate a due trapezi rettangoli, senza tener conto della superficie dell'albero e del boma, che non è affatto trascurabile, giungendo a circa mezzo metro quadrato, nè degli alunamenti. Con i seguenti dati, si ha: (in centimetri)

randa: base 220, inferitura 510, balumina 532

fiocco: base 160, inferitura 365, balumina 316

$$\text{Sup. randa: } \frac{220 \times 510}{2} = \text{mq } 5,61$$

$$\text{Sup. fiocco: } \frac{316 \times 160}{2} = \text{mq } 2,528$$

La superficie totale così calcolata, di 8,138 mq, è errata per eccesso, perchè i triangoli non sono rettangoli: dal calcolo esatto, di cui vi faccio grazia, risultano 8,0762 mq.

I dati forniti da Vela e Motore (randa base 212, inferitura 492; fiocco inferitura 357, e distanza di questa dalla bugna 143) sono probabilmente stati misurati su di una vela, e non corrispondono alle misure di stazza e di progetto.

Comunque la superficie velica non si può in pratica determinare nella sua misura reale, trattandosi in effetti di una superficie curva, non sviluppabile in piano: se non a prezzo di calcoli complicati nei quali in ogni caso occorrerebbe assimilare ogni tratto di stoffa, compreso tra una cucitura e l'altra, ad un elemento piano, e rigido. Si fa quindi riferimento a metodi di misura convenzionali, stabiliti dai regolamenti di stazza, ed uno dei quali potrebbe essere quello indicato da Vela e Motore, considerando cioè i triangoli piani presi in esame più sopra, aggiungendo gli allunamenti (6 cm per la base del fiocco, 7 cm per la base della randa; mentre per l'allungamento della balumina della randa, che non è misura di stazza, occorre fare appello alla trigonometria).

Con un calcolo non esattissimo, da ingegnere e non da scienziato (visto il poco tempo ed il nessun computer elettronico di cui dispongo), calcolo confortato da una verifica grafica sui disegni con il planimetro, mi sono tolto lo sfizio di giungere alle seguenti superfici:

randa mq. 6,72                      fiocco mq. 2,60

Per i più pignoli e volenterosi preciserò che ho considerato la randa divisa in trapezi rettangoli aventi le misure di stazza (ed in realtà non sono rettangoli), e gli allunamenti, molto schiacciati, come triangoli e non come settori circolari.

La vela vecchia è logicamente più "stirata", ma ciò non ha nulla a che vedere con la misura massima di stazza, che si fa teoricamente, in terra. Pensando le vele come cedevoli, vedremo che la superficie reale al vento sarebbe certo maggiore, aumentando la cosiddetta spanciatura. Comunque credo sia anche chiaro come le misure di stazza debbono dare luogo ad una indeterminazione, entro la quale si muove appunto l'arte del velaio, e per eliminare la quale occorrerebbe fissare altri parametri, e quindi ricercare il valore massimo della superficie in funzione di detti parametri. Impresa improba, che non vale la candela, e che darebbe sempre un risultato convenzionale, essendo la superficie reale anche funzione, come accennavo più sopra, delle tensioni alle quali sono sottoposte vela ed alberatura. Basti pensare che il triangolo costituito da bona, albero e balumina può essere considerato, a riposo, piano: mentre la vela si trova tutta al di fuori di questo piano.



Passando infine ad altro e più lieve argomento numerico, il Sig. Comolli ci chiede quanti sono i vaurienisti in Italia. Vedi caso anche qui non sono in possesso del numero esatto, tuttavia con discreta approssimazione posso dire che siano prossimi a 1.300. Per esserci fatti da soli, direi che non abbiamo molto da lamentarci, non vi pare?

-----

### VITA DELL'ASSOCIAZIONE

Con la fine della corrente stagione termina il mandato triennale del Consiglio dell'Asvaurien Italia, eletto a Domaso in occasione della seconda manche del Campionato Italiano 1967.

Debbo, insieme a Massimo Campi, essendoci in questi anni divisi le fatiche amministrative della Classe, fare un po' di mea culpa per non aver, successivamente, indetto la assemblea generale sociale annuale, come stabilito dal nostro Statuto. Le ragioni di questa manchevolezza sono state diverse: prime fra tutte, la mancanza del Campionato 1968, e la scarsità di tempo disponibile durante il Campionato Italiano 1969. In secondo luogo, abbiamo avuto, nel nostro purtroppo solitario asse Roma-Milano e poi Firenze-Milano, la percezione della difficoltà di riunire un'assemblea veramente rappresentativa, ed attiva.

Avrei perciò pensato di sottoporre alla vostra approvazione una variante al sistema, in modo che tutti, anche attraverso queste pagine, abbiano la possibilità di manifestare, più agevolmente, la propria opinione. Ne parleremo appunto alla prossima assemblea, che si terrà in occasione del Campionato Italiano, presso il Circolo velico "Acquarella" di Trevignano, mentre il giorno, il luogo e l'ora verranno confermati direttamente sul posto.

Sarà un'assemblea molto importante, e raccomando a tutti voi, anche se non parteciperete al Campionato, di intervenire. Per darvi intanto modo di fare per tempo mente locale a questo nostro incontro, vi propongo intanto questo schema di ordine del giorno:

- 1)- Resoconto del Segretario del Consiglio uscente;
- 2)- Problemi di riunione e di votazione dell'assemblea annuale generale;
- 3)- Organizzazione dell'Associazione e del Consiglio: quote sociali: rapporti con i Circoli;
- 4)- Rapporti con la F.I.V.;
- 5)- Questioni di stazza, e dello spinnaker;
- 6)- Iscrizioni ai Campionati Mondiali;
- 7)- Varie ed eventuali;
- 8)- Elezione del nuovo Consiglio.

Naturalmente chi avesse altri argomenti da proporre, e magari da illustrare, non avrà che scrivermi: il suo contributo sarà come sempre graditissimo, e pregiato come tutte le cose rare di questo mondo. Aggiungerò anzi che oggi la nostra Associazione ha proprio vivo bisogno di contributi e di collaborazione attiva da parte dei Soci, se non vogliamo che il suo sviluppo si inaridisca. Le sole spalle di due o tre appassionati non possono essere sufficienti: se di questo siete convinti e consapevoli, vogliate essere generosi nel vostro apporto, nell'entusiasmo che, ne sono certo, non vi manca.

Come corollario, e come tutti gli anni, sono di nuovo al ritornello del rinnovo della quota sociale. L'annata, come forse ricordorete, si chiude il 30 settembre, il che significa quasi 7 mesi fa. Il leitmotiv non cambia, e senza incassare si combina ben poco. Nel pregarvi di essere più solleciti in questa piccola ma necessaria noia, mi rendo conto anche di una certa difficoltà della procedura, la quale costituirà appunto uno degli argomenti della prossima assemblea. Intanto però . . .rinnovate la vostra quota!

A titolo di riconoscimento, a coloro che hanno già adempiuto al loro dovere sociale, insieme a questo notiziario inviamo in omaggio l'aggiornamento al regolamento di stazza.

G.P.B.

-----  
REGATE IN PROGRAMMA

Ci è giunto il calendario della IVA zona, che è il seguente:

marzo

1 e 7/8 - Lega Navale Italiana - Anzio

22 - C. Velico Acquarella - Trevignano

29 e 30 - C. Tevere Remo - Anzio

aprile

4 e 5 - Amici Velici Vigna di Valle - Bracciano

25 e 26 - Amici Velici Vigna di Valle - Bracciano

maggio

9/10 - Amici Velici Vigna di Valle - Bracciano

giugno

7 - Circolo Velico Nettuno - Nettuno

14 - Lega Navale Italiana - Anzio

27, sino

al 3 luglio - Circolo Velico Acquarella - Trevignano  
Campionato Italiano

luglio

19 - Lega Navale Italiana - Anzio

26 - Associazione Velica S. Severa - S. Severa



agosto  
29/30 - Circolo Velico Nettuno - Nettuno  
settembre  
13-20-27 - Amici Velici di Vigna di Valle - Bracciano  
ottobre  
4-11-18-25-Circolo Timonieri Velici - Bracciano

Altri circoli, pur interpellati, non ci hanno ancora fatto avere notizie. Aiuto ed interessamento non sono certo cose facili ad ottenersi: ecco un altro argomento sul quale discuteremo durante la nostra prossima assemblea.

-----  
VELAI AUTORIZZATI

Diversi Soci ci hanno chiesto l'indirizzo dei velai autorizzati, in particolare dei velai stranieri. Ecco quelli di cui siamo a conoscenza:

Svizzera: Voilerie Fragniere  
9-11, Ch. des Coquelicots  
CH - 1214 VERNIER - GENEVE

Francia: Voilerie Le Rose  
19, rue du Docteur-Pierre-Nicolas  
CONCARNEAU (Sud-Finistère)

Voilerie L. Christ  
57, avenue de Verdun  
92 - CHATILLON

Voilerie Chaize  
48, rue Balay  
42 - SAINT ETIENNE

Olanda: Zeilmakerij S.U. de Vries en Zoon  
GROUW - (Hollande)

In Italia, ai due velai autorizzati lo scorso anno, abbiamo creduto opportuno aggiungere un terzo, la Veleria Naca, il cui tipo di costruzione ci è parso interessante. Il prezzo resta fissato in £. 35.500 per randa e fiocco in tergal francese, completo di insegne e numeri, ed in £. 45.500 in dacron americano: lo spinnaker in nylon, a £. 20.000.= Eccovi gli indirizzi:

Veleria F.lli Puosi  
v. M. Coppino, 247  
55049 VIAREGGIO (LU)

Veleria Lani  
v. Mascherona, 7/a  
16123 GENOVA

Velerie Naca s.r.l.  
via Mantegazza, 194  
19100 LA SPEZIA

-----  
Per chi ce lo ha chiesto, precisiamo che il Velaio "Gaastra", olandese, non è autorizzato a costruire vele per il Vaurien.

PROMEMORIA PER LE VOSTRE RICHIESTE

- Per il rinnovo della quota sociale annua, che scade il 30 settembre di ogni anno £. 3.000
- Per un buono d'acquisto di vele nuove 300
- Per un distintivo autoadesivo 300
- Per un distintivo in stoffa 800
- Per un regolamento di stazza completo 350
- Per il solo aggiornamento al regolamento di stazza, all'edizione italiana 1968 150
- Per uno statuto sociale 200
- Per notiziari arretrati, nei limiti delle disponibilità, cadauno 100

^^^

Nel chiedere il rinnovo dell'associazione, specificate se siete già in possesso della tessera sociale.

^^^

Per i versamenti potrete, se preferite, servirvi del conto corrente postale n° 3 - 14217, intestato al tesoriere Massimo Campi, v. Principe Eugenio 44 - 20155 MILANO.

^^^

Daremo corso soltanto alle richieste dei soci in regola con la quota annuale. Vi ricordiamo che il notiziario è aperto a tutti coloro che intendono collaborare: idee, suggerimenti e critiche sono sempre bene accettati!

^^^

Abbiamo disponibili delle copie de "La bonne conduite du Vaurien", vecchia edizione (5<sup>a</sup>). Le possiamo cedere a chi interessino: se qualcuno lo desidera, ci scriva, e chiederemo in Francia copie dell'ultima edizione, 1969.

^^^

Indicate sempre indirizzo e numero velico!

^^^

Se vendete la vostra barca, comunicateci le generalità e l'indirizzo del nuovo proprietario. Ci farete cosa gradita, ed ancor più gradita se potrete accompagnarla con il numero velico del vostro nuovo Vaurien!

^^^

In Francia sono disponibili cravatte con l'insegna della Classe, ricamato su fondo blu, al costo di circa £.2.000.= Chi ne desidera, ce lo faccia sapere, che passeremo una richiesta di un certo quantitativo.