



VELA VOLENDO

PERIODICO OCCASIONALE DEL C.V.R.

ANNO IV - NUMERO 4

per

Circolo velico con il vento in poppa
Festeggiato il decennale del sodalizio roveretano

Undas

ad

gaudium

VELISTI NON PER CASO Anche tra i soci le regate

Il Circolo velico col vento in poppa
Compie 10 anni il sodalizio nato quasi per scommessa tra le montagne

ENTUSIASTI Sono 422 i soci del Circolo velico Roveretano di dieci anni in barca in salute



DIECI ANNI DI VITA

Il Circolo Velico di Rovereto compie dieci anni di vita e di attività feconde.

È un evento assai significativo se si pensa che istituti più, per così dire, “in” hanno un corso ben più breve e, dopo molto meno tempo, chiudono miseramente fra liti, contestazioni e dissapori.

Alcune centinaia di soci sostenitori ed amici, invece, ne sostengono il cammino e ne determinano il successo per longevità, dinamica e partecipazione sincera. La sua riuscita è quindi il risultato di una condotta lodevole e di una funzione sociale ed estetica molto opportuna. Questa funzione è espressa assai bene dalla sinteticità latina del suo motto - “per undas ad gaudium” - e indica un’aspirazione alla scoperta del bello, o del buono.

Ma, a dire il vero, non solo “per undas”, perché anche “per terram” il C.V.R. ha ottenuto altrettanti successi con iniziative sempre varie ed attraenti.

In ogni caso, “naviganti” o “viandanti”, è sempre bello lo stare assieme per conoscere gli uomini prima, poi anche i luoghi e le cose.

Il “Charlie-Victor-Romeo” o C.V.R. è oggi una solida realtà, ricca di valori e contenuti che due lustri di vita non hanno ossidato. L’augurio è che viva e prosperi..... “ad maiora!”

Amm. Ernesto Pellegrino

Ernesto Pellegrino è nato a Bolzano nel 1933. Entrato nel 1952 in Accademia Navale, ne è uscito nel 1956.

Ha frequentato la Scuola di Pilotaggio della U.S.N. a Pensacola (Florida) negli anni 1958-59.

Ha avuto, nella sua carriera, compiti di comando presso lo Stato Maggiore della Marina.

Ha spesso esercitato la sua professione all’estero.

In questo numero

Dieci anni di vita	Saluto del Presidente	pag.	3-4
Notiziario		pag.	5
Poggiorza: un po’ di tecnica	Attenzione: il GPS non è sicuro	pag.	6-7
Lascia la barra ... prendi la penna	Il Giro d’Italia a vela	pag.	8
Rassegna stampa	Il CVR festeggia i 10 anni	pag.	9-10
La crociera di settembre	Isole Eolie	pag.	11
Vele di carta: un libro da stivare	Il cerchio celtico	pag.	12
Poggiorza: un po’ di tecnica	Cenni sull’uso del sestante	pag.	13
L’angolo del gourmet	Tre modi per cucinare il tonno	pag.	14
Lascia la barra ... prendi la penna	Per undas ad gaudium	pag.	15
La crociera di giugno	Isole Ionie	pag.	16-17
Telescopi in coperta	La vanitosa Cassiopea	pag.	18
Poggiorza: un po’ di tecnica	Regoliamoci le vele: 2 parte	pag.	19-20



DIECI ANNI DI VITA

Chi mi conosce sa che non sono una persona dai grandi discorsi, ma quest'anno concedetemi di ripercorrere con voi i dieci anni della nostra storia. Non spaventatevi: sarà un viaggio intenso ma breve.

1996

16/4 Assemblea costituente, con nomina del Presidente Onorario Amm. Ernesto Pellegrino e del Consiglio Direttivo: Presidente Amadori U., Vicepresidente Bertolissi M., Segretario Wolf R., Consiglieri Festini S., Tettamanti E., Zanoni E., Mezzettei G.

29/4 Prima assemblea ordinaria con conferma degli incarichi. Viene creato il logo del Circolo.

1/5 Crociera in Alto Adriatico.

2/6 Apristagione e 29/9 chiusura sul Lago di Garda.

25/7 Conferenza "meteo" dell'Amm. Pellegrino

1997

Maggio: Crociera alle Egadi con tre barche ma tempo poco favorevole, molti ancora ricordano una drammatica notturna...

30/5 Assemblea Ordinaria

L'apristagione di giugno viene rinviata per maltempo, si farà la chiusura a settembre.

Settembre: crociera all'Elba, Corsica e Capraia molto riuscita.

In 50 al Salone Nautico di Genova

Festa di fine anno presso l'Az. Agr. Balter, ospite Gianni Torboli

1998

Aprile: prima crociera oceanica ai Carabi (Grenada, St. Vincent e Grenadines) 24 soci su 4 barche.

30/5 Assemblea Ordinaria

Giugno: crociera in Croazia con 2 barche

Settembre: 4 barche alle Pontine e poi chiusura sul lago.

Scarsa l'adesione al Salone di Genova. Festa di fine anno presso l'Az. De Tarczal

1999

Aprile: Crociera oceanica in Polinesia Francese: 2 barche nel paradiso terrestre di Bora Bora.

4/6 Assemblea Ordinaria

Giugno: Crociera alle Ionie (Itaca e Cefalonia) e uscita "noi duri" sul lago

20/7 Il socio Cristiano Ghizzi organizza una serata al Museo: "Sulla luna 30 anni dopo".

Settembre con 4 barche alle Isole Eolie.

Buona partecipazione al salone di Genova con tappa per la cena a Grazzano Visconti.

Auguri a Casa De Tarczal

2000

Il Circolo Velico partecipa all'iniziativa "Festa dello sport" con un suo stand.

Aprile: Assemblea Ordinaria e crociera oceanica alle Isole Vergini Britanniche con 2 catamarani

Conferenza dell'Amm. Pellegrino sul sestante presso gli amici della Fraglia di Riva.

Giugno: crociera in Turchia (4 barche) alla scoperta della costa licia.

Settembre: 5 barche e 30 marinai a spasso tra Sardegna e Corsica, con la prima sfida in regata vinta dall'equipaggio di Lorenzo.

Salone di Genova e chiusura sul lago il 29 ottobre.

Auguri a Maso Sasso, ospite l'ing. Nones e i suoi "Venti del Garda"

(continua a pag. 4)



DIECI ANNI DI VITA

(segue da pag. 3)

2001

Giornata di neve a Madonna di Campiglio, con cena finale in baita.

Magnifica crociera di primavera alle Seychelles, con 5 barche e 27 persone.

Maggio molto denso di avvenimenti: oltre all'Assemblea Ordinaria, i "mediterranei" veleggiano alle Cicladi assaggiando il meltemi, cene sociali a Sant'Ilario e a Maso Palù.

Settembre: Crociera alle Baleari e uscita sul lago per seguire la "Centomiglia"

Novembre: primo "Bestial Challenge", torneo di tennis del circolo organizzato da Paola.

Cena degli auguri a Maso Sasso.

2002

Aprile: crociera oceanica nel Mar di Cortez (Baja California): due barche di "duri" all'inseguimento delle balene.

10/5 Assemblea Ordinaria.

Giugno: crociera greca nel golfo di Saronico, poi, il 15, uscita sul lago.

Settembre: crociera a Spalato e isole dalmate.

Prende l'avvio l'iniziativa "Weekend con la Creola" del socio Giorgio Piccolroaz.

2° e 3° bestial challenge a giugno e novembre e, sempre a novembre, conferenza del Segretario Bruno Robol su "La misura del tempo".

Nasce il primo numero di Velavolendo

2003

La crociera oceanica è alle Isole Tonga, un cat e un motoscafo per la meta più lontana raggiunta dal CVR

Giugno: crociera in Egeo orientale, il 20 Assemblea Ordinaria e cena sociale al Zurigo, sul lago il 27 per la "porchetta velando".

Crociera di settembre all'Isola d'Elba e chiusura sul lago il 17 ottobre.

Auguri a Maso Sasso con Gianni Torboli

2004

L'anno si apre con il primo campionato di sci del circolo, organizzato da Mirko in San Valentino.

18/3 al MART per "La montagna e il mito" e il 1/4 conferenza di Bruno Robol sulla longitudine.

Gli oceanici tornano ai Carabi: Guadalupa, Antigua e Barbuda, purtroppo con tempo non ideale, mentre i mediterranei ripetono la Grecia: Kos e le acque tra Turchia e Grecia.

19/6 assemblea e cena sociale.

Settembre: in Sardegna per il "giro tonno"

Chiusura sul lago in ottobre e auguri natalizi a Maso Sasso, ospite Angela Baroni.

2005

Inizio anno con il rinnovo dello slalom in San Valentino, sempre organizzato da Mirko, che prepara anche il giro turistico in elicottero sul Brenta.

La crociera oceanica per quest'anno è sospesa, non così quelle nel Mediterraneo che si svolgono con flotte sempre più numerose: Cicladi in giugno, Eolie in settembre.

25 e 26 giugno: assemblea con cena sociale al Zurigo e, il giorno dopo, apri stagione sul Garda.

31/10 chiusura, sempre sul lago e 11/12 cena degli auguri a Maso Palù.

Questo è il nostro passato e, visto il successo nel coinvolgere e far partecipare sempre più soci entusiasti, pensiamo di continuare su questa strada anche per il futuro. Siete d'accordo?

Ugo



NOTIZIARIO

- La terza edizione della gara di sci del circolo ha visto prevalere, tra gli uomini, Fabio Francesconi su Michele Ongari e Ruggero Pozzer, mentre tra le donne vittoria di Zuzane Istvanikova, seconda Anna Knopp, terza Lena Knopp (evviva l'internazionalità del nostro circolo). La gara si è svolta in Val Sarentino e, grazie all'organizzazione del socio Martin Knopp abbiamo goduto della splendida giornata, nonché dell'abbondante cena a base di canederli e del rientro in slittino sotto una fantastica luna piena.
Dato il successo, gli amici di Sarentino si danno già da fare per organizzare la prossima, nel febbraio 2007.
- E' in corso di svolgimento il corso di meteorologia tenuto il sabato pomeriggio in sede dall'Ammiraglio Ernesto Pellegrino. Come già in altre occasioni, il nostro presidente onorario si dimostra insegnante preparato oltre che conversatore piacevole.
- Le iniziative culturali si sprecano in via Matteo Del Ben: il lunedì sera è iniziato il corso di Inglese, per principianti e meno principianti, sotto la guida dell'insegnante Brian Watts
- Come ogni anno, la scuola nautica Amadori organizza i corsi per il conseguimento della patente nautica, entro le 12 miglia e senza limite. Per informazioni 0464 431551.
- Domenica 27 Settembre la "Creola", imbarcazione del nostro socio Giorgio Piccolroaz, si è cimentata nella regata Vento d'Impresa, nelle acque della laguna veneta. L'equipaggio composto, oltre che da Giorgio, da Maurizio Gecchele al timone, Pier Luigi Baroni, Paolo Malfer, Lorenzo Prezzi e Andrea Vaccari ha dato prova di grande bravura terminando secondo nella classe. E' la prima volta che un equipaggio interamente del CVR, su una barca del CVR, si è cimentato in una regata di livello nazionale, conseguendo per di più un risultato esaltante. Complimenti e auguri perchè sia l'inizio di una lunga serie.
- Si sta preparando la crociera oceanica di Aprile. La destinazione è l'arcipelago di Los Roques, al largo della costa venezuelana. Le date fissate per la crociera sono dal 21 aprile al 6 maggio 2007. Per informazioni Marco 0464 438293 o 338 7520201.
- Per la crociera di giugno, invece, la destinazione sarà Rodi e costa turca. L'amico Lorenzo non si è ancora sbottonato sul programma, ma sarà certo ghiotto come sempre. Dato il numero sempre maggiore di croceristi, il consiglio è di prenotarsi con largo anticipo.
- Domenica 29 ottobre si è conclusa la stagione velica con la consueta "Regata dei mejo" sulle acque del Garda. 38 soci su 7 barche sono partiti da Riva, sfidandosi a chi avesse la cambusa più fornita. Sotto un gagliardo Pelèr, tappa per il pranzo sotto la rocca di Malcesine, bordo al traverso per un gelato a Limone, completamento del triangolo rientrando sotto Ora, per concludere con una pizza in compagnia. Chissà perché, se il programma prevede laute mangiate, le iniziative sono sempre un successone...



POGGIORZA: un po' di tecnica

Attenzione...il GPS non è sicuro

E' opinione, da parte di molti navigatori da diporto e forse anche di taluni professionisti, che la dotazione di un ricevitore GPS, sia del tipo palmare o, meglio, di un plotter cartografico, costituisca il più semplice ed affidabile supporto alla navigazione per la determinazione delle coordinate, il controllo della rotta e la definizione della velocità e del tempo di percorrenza. Spesso i tradizionali sistemi di navigazione, sia piana che d'altura, sono considerati come un nozionismo maggiormente finalizzato al conseguimento delle necessarie abilitazioni (patenti nautiche) che all'utile impiego in mare.

Oggi i navigatori d'altura ricorrono sempre meno ai sistemi di navigazione astronomica mediante l'utilizzo del sestante o radio elettrica mediante il radiogoniometro e si basano sempre più sul posizionamento tramite satellite: sistemi GPS (Global Positioning System) o GNSS (Global Navigation Satellite System). Attualmente, nelle scuole nautiche, l'insegnamento dei sistemi tradizionali di navigazione è abbinato all'apprendimento delle procedure per la navigazione satellitare (per waypoints o punti di destinazione o meta).

Recentemente, numerosi utenti stanno perdendo la fiducia nell'affidabilità dei sistemi satellitari americani GPS e GNSS ed alcuni dei maggiori enti governativi internazionali preposti alla sicurezza della navigazione, come il Royal Institute of Navigation del Regno Unito e come l' U.S. Government Capabilities Assessment Task Force (squadra speciale del governo USA per l'accertamento delle affidabilità), invitano ad una maggiore cautela nell'affidarsi totalmente ai suddetti sistemi. Le motivazioni di questa sfiducia possono essere attribuite sia a determinate caratteristiche strutturali del sistema satellitare americano, sia a numerosi inconvenienti verificatisi negli ultimi anni.

Inconvenienti del sistema:

1. Caratteristiche: determinando il punto nave con il GPS, il riporto sulla carta nautica non risulta del tutto preciso, stante la differenza degli attuali sistemi di riferimento geodetico utilizzati nella normale cartografia ed il VSG 84 impiegato nel GPS. La differenza può oscillare tra gli 80 e i 200 metri, trascurabile per lo più nella normale navigazione, preoccupante invece nella navigazione in acque ristrette. Il GPS è un sistema gestito dal Dipartimento della Difesa degli USA, che privilegia quindi gli aspetti militari ed esso talvolta può essere sfasato od oscurato per esigenze belliche, come è recentemente avvenuto durante le guerre in Iraq e in Kosovo. La ricezione dei segnali dei satelliti è migliore nella zona equatoriale e diminuisce proporzionalmente all'aumento della latitudine, Nord e Sud.
2. Disfunzioni: la rivista nautica inglese Boat Owner riporta che, il 1° gennaio 2004, nello stretto di Dover è stato riscontrato un errore di posizionamento di 400 metri e, nelle acque della Scozia, uno di 40 km. Casi simili si sono verificati anche nel Mediterraneo. Tali disfunzioni sono attribuibili alla vetustà dei satelliti che, dato il lungo tempo trascorso dalla loro collocazione in orbita, hanno esaurito in parte le loro proprietà di ridondanza. Infatti, di 29 satelliti, ben 16 risultano non perfettamente funzionanti, con conseguenti errori di sistema. Gli Americani li stanno gradatamente sostituendo con dei satelliti di seconda generazione, in grado di segnalare a terra l'errore di sistema nel caso di una disfunzione.
3. Segnali deboli: i satelliti sono alimentati da pannelli solari. La limitata quantità di energia elettrica prodotta deve alimentare l'intero sistema operativo del satellite, così come la trasmissione dei dati a terra. L'energia per la trasmissione è ripartita tra i segnali civili e militari. Il segnale civile è di appena 25 W, mentre i segnali militari usufruiscono della maggior parte della potenza. L'orbita del satellite è ad un'altezza di 12.000 miglia (19.000 km), pari a metà della circonferenza terrestre, ed il segnale inviato dal satellite, anche se trasmesso tramite un'antenna maggiorata (da 2 a 5 volte), al suo arrivo al ricevitore potrebbe sempre essere coperto o disturbato da un rumore di fondo.
4. Disturbi: in un porto degli USA un'antenna radio ha disturbato per mesi i GPS delle imbarcazioni. Anche le tempeste solari possono influire negativamente sulla precisione del sistema.

(continua a pag. 7)



POGGIORZA:

Segue da pagina 6

5. Interferenze: i segnali GPS possono essere interferiti, deviati od oscurati da parte di terroristi. Esiste un apparato portatile di produzione russa in grado di falsare o persino oscurare i dati del GPS. Nonostante la sua potenza limitata (solo 4 W), se dislocato ad un'opportuna altezza e dotato di un'antenna direzionale, è in grado di interferire con i GPS in un raggio di 150-200 km.

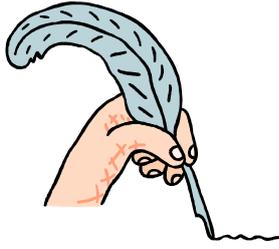
Alternative: oggi sono allo studio due alternative per la realizzazione di un affidabile sistema di localizzazione satellitare: una americana e l'altra europea.

1. Nuovo Loran C: da parte americana si sta sperimentando un sistema misto, abbinando il sistema terrestre di navigazione iperbolica Loran C, potenziato con il sistema GPS. Tale abbinamento comporterebbe la sicurezza di funzionamento anche nel caso di errore di sistema o oscuramento del segnale GPS. Il segnale elettronico trasmesso dalle stazioni del Loran C è molto più potente di quello del GPS, ma la portata è molto più limitata. Il sistema è già in fase di avanzata sperimentazione negli USA. Il suo utilizzo dipende dal numero di stazioni Loran C, Masters e Slaves, utilizzabili. Queste sono numerose nell'emisfero occidentale (Nord e Sud America) dove il vecchio Loran C è tuttora in uso, sebbene limitato, mentre, per quanto concerne l'emisfero orientale, non sono presenti, ad eccezione di alcune stazioni nel Mediterraneo.

2. Progetto Galileo: è il progetto per la creazione del sistema satellitare europeo di navigazione e posizionamento, compatibile con i sistemi già esistenti, l'americano GPS ed il russo GLONASS, ma capace di competere in particolare con il GPS. Il sistema europeo, battezzato con il nome del celebre scienziato, è costituito da una flotta di 30 satelliti che inviano a terra segnali radio che, una volta messi in relazione tra loro, danno l'esatta posizione del punto in cui viene posto il ricevitore. Il sistema è concepito perché, in ogni parte del globo, vi siano almeno 4 diversi satelliti captabili; in questo modo, il grado di precisione in merito alla determinazione delle coordinate è sicuramente superiore rispetto ai sistemi oggi in uso: il margine di errore calcolato per Galileo è infatti di pochi metri. Inoltre, il sistema satellitare europeo è concepito come una realizzazione esclusivamente civile, le cui applicazioni si estendono non soltanto al sistema dei trasporti (aerei, navi, treni, automezzi), ma anche a quello delle telecomunicazioni. Attualmente siamo nella fase di sviluppo (2002-2005). Nella fase successiva, quella di spiegamento (2006-2007), saranno fabbricati e lanciati i satelliti e saranno installate le strutture terrestri. L'ultima fase è quella operativa, che prenderà il via nel 2008. La produzione e la commercializzazione dei ricevitori Galileo è prevista in tempi posteriori al 2010.

E nel frattempo? In attesa del miracoloso Galileo, affidiamoci ancora al nostro GPS, ma senza accordargli una fiducia incondizionata. Rinfreschiamo le nostre nozioni di navigazione tradizionale e, navigando in aree ristrette, usiamo ancora la nostra bussola da rilevamento, effettuando dei punti nave. Per la navigazione d'altura, impariamo ad usare il sestante o il radiogoniometro (così, almeno, non ci sbaglieremo di emisfero) e...in culo alla balena!

Umberto Weber



LASCIA LA BARRA...

... PRENDI LA PENNA

STORIE DI UOMINI E BARCHE

IL GIRO D'ITALIA A VELA

Il "Giro d'Italia a vela" prende l'avvio per la prima volta nel 1988, da una felice intuizione dello skipper Cino Ricci, che a buon titolo ne diviene il "Patron". Oggi il "Girovela", da tutti i velisti, è considerato il migliore evento agonistico organizzato in Italia. Quest'anno vedrà gli equipaggi salpare da Rosignano (Livorno) il 21 giugno, per approdare il 22 luglio a Lignano (Udine).

La formula di gara, da sempre, risulta studiata sapientemente in modo da rendere accessibile la partecipazione sia a dilettanti che a professionisti. Ogni anno, in luglio, la nostra penisola viene circumnavigata, alternativamente un anno in senso orario ed il successivo in senso antiorario. L'intera manifestazione, della durata di circa un mese, è segmentata in tappe. Nel mare antistante la sede di tappa si disputano le regate a bastone di circa 15 miglia, mentre nei trasferimenti, le regate lunghe possono essere: costiere quando sono intorno alle 80 miglia o d'altura fino a 200 miglia. L'imbarcazione è uguale per tutti i team, essa è fornita dall'organizzatore e si tratta di un Maxi Dolphin G34 disegnata dallo studio Finot, nota per la sua caratteristica di planare nelle andature con venti portanti. Il regolamento prevede che ogni barca deve disporre di un equipaggio di 16 elementi, dei quali 12 sono obbligati a darsi il cambio a bordo, mentre l'equipaggio di manovra in gara è composto da 6 velisti.

Tutto questo comporta necessariamente la pianificazione dei viaggi in treno o in aereo per garantire la presenza ed il ricambio dell'equipaggio e il tutto implica anche un'organizzazione logistica a terra che comprende 1 o 2 camper per barca con relativo personale. In ogni porto sede di tappa, vicino all'ormeggio delle barche in uno spazio predisposto, i circa 30 camper di tutti i team danno vita ad un villaggio dove gli equipaggi trovano alloggio e ristoro. In pratica, nella sede di tappa si arriva disputando una regata lunga, il giorno seguente si gareggia in una a bastone ed il giorno successivo ancora si riparte sfidandosi in una nuova regata lunga. Organizzare un team comporta delle spese elevate che vanno dall'iscrizione-affitto dell'imbarcazione, al noleggio dei camper, al vitto quotidiano minimo per 10 persone.

L'intervento degli sponsor si rende quindi necessario e determinante. A loro volta, questi traggono beneficio dal ritorno d'immagine attraverso le televisioni, i giornali ed i media in generale. Gli sponsor possono inoltre disporre di un villaggio VIP dove, in appositi stand, viene data loro la possibilità di distribuire e promuovere i loro prodotti, facendoli così conoscere al pubblico. La manifestazione è correlata anche da uno spettacolo itinerante con esibizioni di cantanti, comici ed attori....tutti di prima levatura.

Una manifestazione davvero ricca di eventi e di emozioni! Soprattutto per quanto riguarda la regata vera e propria, nella quale gli equipaggi si sfidano in acqua con lealtà e spirito agonistico. Le competizioni sono davvero molto combattute e spesso gli equipaggi ingaggiano interminabili barca a barca.

L'imbarcazione da me organizzata porta il nome di "Riva del Garda" ed è con fierezza che posso dire, da ormai 4 anni, che siamo il team da battere. Sono i risultati che parlano chiaro: 2002 vincitori del Giro; 2003 terzi classificati; 2004 secondi; 2005 secondi...con ottima soddisfazione di tutta la mia squadra, degli sponsor e, naturalmente, mia. Anche quest'anno non mancherò e sarò alla partenza con un equipaggio composto, oltre che da Gardesani, anche da velisti provenienti da varie zone della Penisola, tutti con il proposito e la grinta giusta per ripetere le performances degli anni passati.

Gianni

NdR: Gianni Torboli è stato di parola: anche quest'anno l'equipaggio di "Riva del Garda" si è piazzato sul gradino più alto del podio. A tutti loro i nostri complimenti e l'augurio di continuare su questa strada, anzi, su questa rotta.



RASSEGNA STAMPA

**Trentino
Luglio 2007**

IL CIRCOLO VELICO COL VENTO IN POPPA

Compie 10 anni il sodalizio nato quasi per scommessa tra le montagne

Dieci anni fa, era una scommessa: fondare un Circolo Velico in una piccola città, lontana dal mare e in cui l'unica "acqua" è data dal fiume Adige, adatto al massimo per qualche zattera, poteva essere davvero un'idea strana. Invece si è rivelata vincente, e oggi Il Circolo Velico conta circa 250 iscritti. Di questi, solo 50 vivono fuori Rovereto, ma partecipano, per amicizia, alle attività dei velisti della città della Quercia. Il Circolo ha festeggiato lo scorso 24 giugno i primi dieci anni di storia.

In tutti questi anni, in cui l'attività è cresciuta, ben 422 persone, in totale, hanno preso parte alle attività dell'associazione. Tra queste, figurano personaggi famosi della città (come Pietro Monti o Giorgio Fiorini), l'ammiraglio in pensione Ernesto Pellegrino (residente a Bolzano), ma anche persone dagli stipendi molto più "comuni", tutti appassionati del mare.

La fondazione del Circolo è merito di Ugo Amadori (che tuttora ne è presidente). Gestisce una scuola di nautica in città e dieci anni fa decise di contattare tutte le persone che avevano conseguito la patente nella sua scuola. Risposero in 70 e nasce il Circolo Velico Rovereto (CVR).

Da allora il CVR organizza gite in barca a vela in tutto il Mediterraneo ed in tutto il mondo. Appoggiandosi ad agenzie di settore, per ogni gita si affittano delle barche, con cui compiere piccole o grandi crociere, dalle isole greche alla Sicilia, dalle Seychelles ai Caraibi. A partecipare alle crociere sono dai 20 ai 40 soci, che compongono così piccole flottiglie (da 4 a 7 barche). Questa primavera i velisti roveretani sono stati in Grecia, visitando le isole di Itaca e Zacinto. L'estate, in cui i porti sono fin troppo affollati, è invece periodo di riposo.

Obiettivo del Circolo è far conoscere ai propri soci lo sport della barca a vela, attraverso esperienze molto intense, che cementano l'amicizia tra i partecipanti. Alle crociere in mare si aggiunge l'attività culturale (fatta di serate di approfondimento, lezioni di meteorologia) e le gite sul vicino Lago di Garda, favorite dalle barche appartenenti ad alcuni soci del CVR, che vengono messe a disposizione degli altri membri del Circolo. Ma il vero "leader", concludono i velisti, è il mare.



RASSEGNA STAMPA

L'Adige
Luglio 2006

CIRCOLO VELICO CON IL VENTO IN POPPA **Festeggiato il decennale del sodalizio roveretano**

Il 2006 è un anno di anniversari e celebrazioni speciali per lo sport roveretano. Tra le discipline che festeggiano un traguardo importante, il decennale di attività, troviamo il Circolo Velico Rovereto. Strano per una città senza mare e senza lago ma anche Rovereto, dal 1996, ha un suo circolo velico.

“Nella primavera del '96 alcuni amici, uniti da molto entusiasmo e da una grande passione, quella per la barca a vela – raccontano i fondatori del circolo - decisero di fondare il Circolo Vela Rovereto, nell'ambito del quale organizzare una più sistematica ed operante “vita marinara”. A dispetto di indubbi fattori che giocavano a sfavore di una lunga durata della neocostituita associazione, tra i quali il ridotto numero di soci fondatori e la loro relativa inesperienza in termini di gestione, la distanza di Rovereto da un qualunque punto d'acqua, il fattore entusiasmo che avrebbe potuto ben presto svanire, invece quest'anno si celebra il 10° anniversario della fondazione, festeggiato in pompa magna nelle scorse settimane.

Il Circolo Velico Rovereto gode di ottima salute, ha raggiunto la considerevole quota di 422 soci, ha programmato e programma, attraverso i suoi soci, attività crocieristiche e informative di tutto rispetto e gestisce con grande capacità e spirito di squadra i principali appuntamenti annuali: la miniregata sul Lago di Garda, le due crociere nel Mediterraneo e la crociera oceanica. Sarebbe troppo lungo ricordare qui tutti i porti, sul Mediterraneo e nell'oceano, in cui i soci del nostro circolo hanno portato il proprio guidone – ricordano ancora i soci del sodalizio – si va dalle Eolie alle Seychelles, Cicladi e Caraibi, Pontine e Polinesia, Ionie e Baja California.

Ciò che è significativo, più che ogni singola meta, è che ciascuna di esse ha contribuito a sedimentare e rafforzare lo spirito del nostro gruppo, costruendo a poco a poco un bagaglio di esperienza di vita marinara e, prima ancora, di rapporti umani di rara intensità. Quando un gruppo di persone, di provenienza e di estrazione così diverse, si trova a condividere in pochi metri quadrati momenti irripetibili, attraversando paesaggi senza pari e venendo a contatto con modi di vivere del tutto nuovi, si crea un “collante” talmente forte che difficilmente potrà dissolversi dopo il ritorno a casa: ecco il vero “cuore” del Circolo roveretano: la voglia di provare queste esperienze uniche e, nello stesso tempo, di farne uno dei tasselli fondamentali della propria storia.

Tutto il resto ruota proprio attorno a questo “cuore”: gli incontri di ogni primo giovedì del mese presso la sede del Circolo in via Matteo Del Ben, che da dieci anni si susseguono senza interruzione, non sono meri ritrovi di compagnia ma costituiscono piuttosto il momento della condivisione, del confronto e della comunicazione, della formazione del gruppo tra i soci appassionati di vela.

Qual'è il “traino”? Chi fa da elemento trascinatore, visto che ogni gruppo, per andare avanti, ha bisogno di un leader? “Anche se potrebbe sembrare retorica – aggiungono i fondatori - qui il vero leader è il mare e, semmai, il vento. Perché, appena ci si ritrova, ci caliamo subito tra i fischi del vento e gli spruzzi di mare ed è quello il vero moto perpetuo del Circolo Velico Rovereto. Oltre a quello di un presidente onorario d'eccezione, l'Ammiraglio Ernesto Pellegrino, se un nome va fatto, in occasione del decennale, è quello del Presidente Ugo Amadori, socio fondatore, vero refolo di vento costante, rassicurante, sempre presente, calmo ma tenace, capace di condurre sempre in porto il suo equipaggio. Sì, perché in barca è così: occorre sempre chi garantisce una presenza discreta ma costante, trasmettendo così tranquillità in ogni situazione e inducendo anche gli altri ad adoperarsi per far andare avanti la barca.

Al mare, al vento, a chi ci ha accompagnato ed a chi deciderà di accompagnarci in futuro dobbiamo tutti il nostro grazie”.

Rovereto con il vento in poppa grazie al suo Circolo Velico.



LA CROCIERA DI SETTEMBRE

24 settembre - 1 ottobre 2005

ISOLE EOLIE

Ecco finalmente arrivato anche il tanto atteso momento della partenza alla scoperta delle fantastiche Isole Eolie **24 settembre:** tutti pronti con i nostri borsoni, più o meno ingombranti, ci ritroviamo sul pullman che ci condurrà all'aeroporto di Verona, per partire alla volta di Catania. E' tutto regolare e, senza ritardi, arriviamo in Sicilia, costeggiamo l'isola in bus verso porto Rosa dove, ad attenderci, ci sono le barche, pronte a condurci tra insidie ed avventure per l'intera settimana. Sbrigati i rituali di ritiro mezzi e cambusa per sostentamento truppa, si parte in direzione dell'isola di Vulcano. In circa 3 ore arriviamo e subito ci si lancia alla scoperta di questo nuovo paesaggio ... ed alla ricerca di un buon ristorante dove consumare la prima cena.

25 settembre: fortunatissimi con il tempo, ci alziamo al mattino pronti ad affrontare l'arrampicata verso il cratere del vulcano; man mano che ci si avvicina l'odore di zolfo che caratterizza l'isola si fa sempre più forte. Rientrati dalla gita, ancora due passi per il paese ed ecco pronte le barche per raggiungere la seconda delle isole eoliane: Lipari. Durante la navigazione, si decide che è giunta l'ora di tuffarsi in mare; il rito del primo bagno si compie con la soddisfazione di tutti i naviganti. Anche Lipari merita una passeggiata tra le sue vie, alla scoperta di prodotti tipici e dei profumi caratteristici che contraddistinguono queste isole.

26 settembre: partenza verso quella che forse posso definire, a mio personale parere, come l'isola più bella dell'arcipelago: Stromboli. Primo approccio all'isola nel paesino di Ginostra, località isolata dal resto del mondo, dove da poco è arrivata la corrente elettrica. Affascinati da queste abitazioni bianche, arroccate sul vulcano, ci accingiamo a visitare ogni viuzza, ammirando i fiori multicolori che decorano le case, rendendole ancora più piacevoli. Anche qui, visto il tempo magnifico che ci sta accompagnando ed il mare calmissimo, forse non il più ricercato nel paradiso velistico, ma l'ideale per il relax, decidiamo per una nuotatina rinfrescante. Ci si muove poi verso il paese di Stromboli. Qui non c'è la possibilità di attraccare al molo ma, sfruttando i nostri tender, raggiungiamo la spiaggia per visitare anche questa località. Cena in barca e a letto presto, in previsione dell'alzataccia del giorno dopo.

27 settembre: sveglia verso le 4.30, per portarci alle pendici del vulcano ed ammirare l'eruzione di lava che avviene circa ogni dieci minuti ... uno spettacolo straordinario! Terminato, si naviga verso Panarea con sosta nella baia di Cala Giunco per la colazione ed il consueto bagno in mare. Eccoci poi alla volta di Salina: attracciamo al porto e, chi a piedi, chi con i motorini, chi con la barca, si visita l'isola alla scoperta di ogni suo angolo. Nota di merito, sicuramente, alla baia di Pollara, luogo incantato, e alla granita di caffè con panna del bar "da Alfredo".

28 settembre: E' la volta della lontana Filicudi che, assieme ad Alicudi, forma la coppia di isole più distanti. Accompagnati dal nostro ormai amico sole, ci tuffiamo in mare in prossimità della "canna", una formazione rocciosa che emerge, quasi fosse una spada o un obelisco, dalle acque. Ci divertiamo a scovare, dal profilo di questa roccia, le immagini più assurde, fino a concordare che assomiglia al volto di un indiano. Alla sera, rituali passeggiata in paese e cena in barca.

29 settembre: abbiamo terminato la scoperta delle isole e torniamo verso la più grande, Lipari. Peccato per il vento, ne siamo completamente sprovvisti, e le nostre barche sembrano più dei camper sull'acqua e ciò rattrista soprattutto i nostri skipper. Una volta arrivati, a mezzo vela diesel, visita al paese e giornata dedicata allo shopping: siamo tutti intenti all'acquisto di specialità da portarci a casa, che nostalgicamente ci ricorderanno le ferie eoliane.

30 settembre: ed eccoci al giro di boa, il rientro verso la Sicilia. Unica consolazione, un vento splendido che ci permette di compiere la prima veleggiata, con regata, della settimana. Partenza da Lipari in direzione Capo Tindari e vittoria di misura del team capitanato dal "Geometra" (taglia il traguardo miglia e miglia avanti agli altri). Serata in compagnia, con cena a base di pesce organizzata dal CVR, nelle persone del presidente Ugo Amadori e del suo vice Lorenzo, che ogni anno ci consentono di fare delle splendide esperienze all'insegna del mare, del sole e del vento.

1 ottobre: risveglio al mattino, coscienti che ormai sta per finire la nostra vacanza; consegnamo le barche e ci
(segue a pagina 21)



VELE DI CARTA : un libro da stivare

Perché questa nuova rubrica? Essa è pensata per quelli/e che come me amano il vento tra i capelli, il sole sulla pelle e il mistero del mare da attraversare ma ... dopo tanti tentativi non riescono nemmeno a fare quei nodi ... come si chiamano? quelli lì, per gli ormeggi, insomma. E preferiscono godersi un viaggio nel viaggio. Tra le onde e ... nelle pagine.

E allora vi propongo un libro di narrativa che vi accompagni. Piccolo, però, così si può stivare bene.

E aspetto che mi diciate cosa ne pensate.

BJÖRN LARSSON “Il Cerchio Celtico” ed. Iperborea

“Niente dà la pace dell’anima più di una sera d’inverno soli a bordo, con i gabbiani, il vento e le onde come unica compagnia. Ma quella sera non riesco a ritrovare la solita atmosfera di serenità. Per di più l’irrequietezza in barca si trasforma spesso in ansia”.

Ed è questa irrequietezza che spinge, anzi trascina, Ulf, il protagonista, e noi con lui, all’interno di un’avventura, di una storia raccontata con un ritmo incalzante e con l’intensa suspense che solo i thriller più avvincenti hanno.

La scenografia di questo racconto è una traversata dalla Danimarca alla Scozia. D’inverno. In questi mari impervi Ulf e il suo socio affrontano venti contrari, frangenti perenni, fondali ingannevoli, tempeste di neve, pericolose correnti e l’ipnotica fosforescenza del mare. Ma soprattutto affrontano con passione le nebbie misteriose che a volte celano, a volte svelano, gli intenti di un movimento spirituale e politico, il Cerchio Celtico appunto, che incarna una civiltà millenaria in cui vita, morte e sortilegi si intrecciano e la parola trasmessa diventa forza e la scrittura diventa decadimento.

Potente emerge tra queste righe il rapporto con il mare: *“il mare (...) era imparare a vivere in continuo movimento, non dare mai niente per scontato, e cercare una sempre maggiore umiltà e rispetto per ciò che l’uomo non domina e a vivere pienamente ogni istante. In mare si coglie la vera dimensione e il vero valore dell’essere umano. A terra si crede sempre di essere più importanti di quanto si è in realtà (...)”.*

Perché leggerlo? Perché ha un linguaggio tecnico che può piacere agli skipper navigati e delle trame avvincenti per i naviganti lettori.

Inoltre non è da dimenticare che, come il protagonista, anche l’autore ha vissuto per lungo tempo in barca a vela, quindi lui sa...

Se a qualcuno dei nostri skipper venisse in mente di proporre una crociera nella stessa zona ... vi prego che non sia d’inverno. Non riuscirei a stare tranquillo pensandovi in attraversata della “Great Race” tra Eilean Mor e Eilean Beagh!

Ho costruito una mia personale classifica dei libri “navigabili”, con un punteggio che va da 1 a 5, dove

1= leggiucchio, mi godo il panorama e mi preparo un aperitivo;

2= leggiucchio pagine di seguito e mi godo il panorama;

3= leggo e ogni tanto alzo gli occhi;

4=fatico a staccarmi dal libro;

5=finché non ho finito ... non so dove mi trovo.

Bene, questo romanzo, per me, ha punteggio 4. A presto.

Elena



POGGIORZA: un po' di tecnica

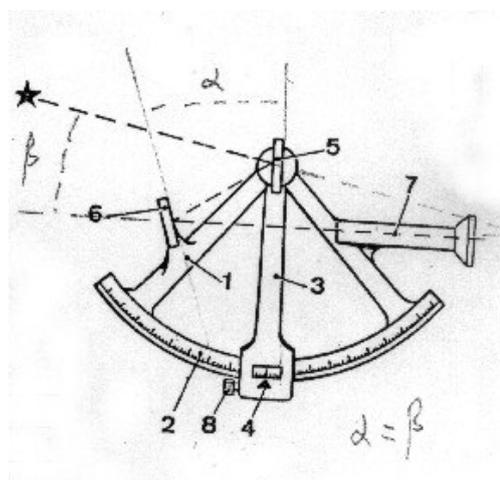
CENNI SULL'USO DEL SESTANTE

Il sestante è uno strumento ottico usato per misurare la distanza fra due stelle o altri oggetti (ad esempio punti sull'orizzonte), o l'altezza di corpi celesti (sole, luna, pianeti, stelle) sopra l'orizzonte marino.

E' composto (vedi figura) da:

- un'armatura (1)
- un quadrante graduato (2) con incorporato un piccolo telescopio (7);
- uno specchio fisso (6), per metà trasparente e per metà riflettente (è lo specchio d'orizzonte);
- un braccio mobile, o alidada (3), recante ad un'estremità un altro specchio (5), mobile con il braccio stesso;
- una vite micrometrica, o tamburo (8), per affinare la lettura delle ampiezze angolari (in gradi, primi e decimi di primo) da farsi in corrispondenza dell'indice (4).

Nell'uso del sestante, il cui indice graduato è ampio circa un sesto (da cui il nome dello strumento) di angolo giro, il navigante punta con il telescopio all'astro voluto. In caso l'astro sia il sole, il suo occhio sarà protetto da appositi vetri colorati mobili. Muove poi il sestante verso il basso finché la linea dell'orizzonte corra attraverso la metà trasparente dello specchio fisso. muove quindi l'indice (e con esso lo specchio mobile) fino a che



sulla metà argentata dello specchio fisso non sia riflessa l'immagine dell'astro osservato.

L'osservatore continuerà poi a muovere il braccio mobile fino a che l'immagine dell'astro non sia posizionata appena al di sotto della linea dell'orizzonte. Per una misurazione corretta, egli farà poi una serie di aggiustamenti di precisione servendosi della vite micrometrica, finché l'immagine dell'astro non sia esattamente tangente all'orizzonte. A questo punto potrà leggere l'altezza esatta dell'astro sull'orizzonte.

Il sestante data la sua origine al primo trentennio del XVIII secolo. La descrizione di un sestante, risalente al 1727 e ritrovata postuma tra le sue carte, attribuirebbe questa invenzione a Sir Isaac Newton. Tuttavia, la sua invenzione è invece correntemente attribuita a due studiosi che procedettero alla sua costruzione, e precisamente a Thomas Godfrey di Philadelphia, che presentò il suo strumento nel 1730, e all'Inglese John Hadley, che lo presentò nel 1731.

Entrambi furono mossi all'invenzione dall'urgente ed universale necessità di uno strumento capace di mettere il navigante in grado di misurare appunto l'altezza di un corpo celeste anche dal traballante ponte di una nave.

Oggi il navigatore di un aereo o di una nave usa uno strumento simile per rilevare altezze successive (per avere risultati attendibili ne occorrono almeno 5) e, con l'ausilio di idonee tavole, calcolare la posizione.

Il sestante può essere impiegato anche nella navigazione costiera per prendere distanze angolari fra due oggetti sulla costa e contribuire alla determinazione geometrica della posizione, note la rotta e la velocità della nave.

Sono stati costruiti speciali sestanti da usare in mare allorchè l'orizzonte sia oscurato dalla nebbia o da bordo di un aereo. Tali strumenti contengono un proprio orizzonte (orizzonte artificiale), originato dall'orizzontalità di una bolla o dalla verticalità di di un giroscopio. Il sestante a bolla è stato usato con continuità dalle Forze Aeree nelle lunghe missioni di bombardamento, durante la Seconda Guerra Mondiale.

Ernesto



L'ANGOLO DEL GOURMET

Tre modi per cucinare il tonno

Tonno alla "Sir Ross"

Ingredienti: trancio di tonno di 2-3 kg, qualità rossa o pinna gialla, capperi, maggiorana, cipolle, peperoncini, carota, sale, olio extravergine.

Preparazione: mettere il tonno in una casseruola da forno con abbondante olio di oliva, aggiungere capperi, un pizzico di maggiorana, quattro cipolle intere di taglio piccolo, cinque peperoncini spezzati, una carota, sale grosso. Infornare a 220° per 20-25 minuti. Togliere dal forno e tagliare a fette larghe, formato filetto di manzo. Servire subito il tonno, che si presenta ancora rosato all'interno, con l'intingolo di cottura, che donerà un sapore leggermente piccante.

Tonno ai ferri

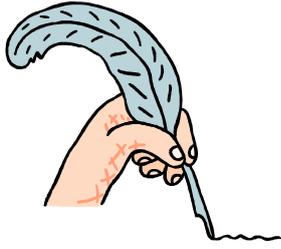
Ingredienti: trancio di tonno qualità rossa o pinna gialla, capperi, olive nere, peperoncini, maggiorana, aglio, sale, olio extravergine.

Preparazione: tagliare il tonno in fette da circa 4 cm, lasciare insaporire, per almeno mezz'ora, con olio, capperi tritati, due peperoncini spezzati, olive nere a pezzi, maggiorana e uno spicchio d'aglio. Cucinare i tranci non più di due minuti per parte e servire ancora rosati all'interno.

Spaghetti alla "carlofortina"

Ingredienti: tonno fresco, tonno in scatola, gamberetti, vongole veraci, capperi, olive nere, peperoncini, maggiorana, prezzemolo, aglio, sale, olio extravergine, scorza di limone.

Preparazione: tagliare a piccoli pezzi il tonno fresco (ca. 70 g per persona), aggiungere del tonno in scatola (ca. 35 g a persona). Saltare in padella, con abbondante olio d'oliva, per 2-3 minuti assieme ai gamberetti, le vongole sgusciate, capperi, olive, maggiorana, peperoncini, aglio e prezzemolo. Nel frattempo avremo fatto cuocere al dente la pasta che, una volta scolata, viene fatta saltare in padella assieme al condimento. Molto importante, una volta servita sui piatti, si aggiungono alla pasta dadini di scorza di limone



LASCIA LA BARRA... ... PRENDI LA PENNA

PER UNDAS AD GAUDIUM

*Siamo in mezzo alle montagne
ed a fertili campagne.*

*Con stupor dice la gente:
"a che serve in tale ambiente
questo circolo velisti?..
qua ci sono solo ciclisti!.. "*

*Certo che non siamo al mare!!:..
ma si può sempre scovare!*

*E per qualche tesserato
che non sia ben informato,
noi facciamo anche sapere
che con nostro gran piacere,
ha accettato gentilmente
di esser nostro presidente
con il titolo "onorario"
di marina un Ammiraglio
che ci segue da lontano
poiché abita a Bolzano.*

*Di viaggi importanti
ne abbiam fatti tanti:
Le Tonga, Carabi, Grecia, Turchia,
Sardegna, Sicilia, e così via.....*

*Noi dai skipper più fidati
siamo sempre ben guidati.
Solo Gianluca adesso non c'è,
da poco si sa ha avuto un bebè;
per oceani or non si v`a
lui è occupato a fare il papà.*

*Quando è il momento delle iscrizioni,
sempre maggiori son le adesioni;
voglia di andare ce n'è sempre tanta
così si parte anche in quaranta!..*

*Certo che in barca c'è da lavorare..
chi sta alle vele, chi a cucinare*

*solo l'Ugo a quanto pare
non si da molto da fare,
mentre sulle imbarcazioni
si dividon le mansioni
lui si assenta con la scusa:
del controllo alla cambusa!!...
Ma il suo compito si sa
non è solo questo qua;*

*intrattiene relazioni
con le varie imbarcazioni
e cortesi gli equipaggi
gli preparan degli assaggi:
chi gli taglia un salamino
chi gli offre un bicchierino,
poi la Carla se non basta
gli prepara anche la pasta.*

*Che nessuno dica niente!
lui è il nostro presidente!
In vacanza va servito,
direi quasi riverito!
Va viziato
e coccolato.
Dobbiam farlo riposare;
poiché molto ha lavorato,
tanto tempo ha dedicato
perché il gruppo sia compatto
pienamente soddisfatto.*

*Un decennio è già passato
da che il circolo ha fondato
nella prossima riunione
brinderem per l'occasione.*

*Ringraziando vivamente
Viva il nostro presidente!*

Malus poeta
(Daniela)



LA CROCIERA DI GIUGNO

Ionie 2006

Dal diario di bordo di “Magic”

Chissà se Era intercede con Zeus ed il nostro presidente con Era. Il bel tempo non ci abbandona ed il blu del cielo si rispecchia nel blu del mare. Poco più a nord, nel bel paese, le notizie che ci arrivano sono poco confortanti: freddo, acqua e una spruzzatina di neve sui rilievi montani.

Sto navigando in questo mare tra isole piene di storia e di fascino, e da sei anni ormai gli dei sanno che arrivo, mi amano. Il vento accarezza il mio viso e le mie vele, il sole mi riscalda il corpo e lo spirito, mentre il mare mi rigenera con un'acqua incredibilmente cristallina.

Oh Itaca, isola dalle mille insenature, dove il contrasto di due colori regna sovrano e la tua gente mi guarda gentile, rimarrai nei miei ricordi per sempre. Aspettavo di approdare su quest'isola dove il mito di un'epopea vive e vivrà per sempre. Ma anche il ricordo di Danae, Eliza, Toncica, Patricia, Ponax, Magic e Shear Water rimarrà nel mio cuore.

Una partenza maccheronica dal porto di Ancona dove la logica lascia il posto all'illogica, ma noi siamo italiani “una faccia una razza” e l'esperienza per l'assegnazione delle cabine all'andata, doveva irrimediabilmente ripetersi al ritorno, ma c'è un attenuante, nella confusione generale qualcuno desiderava ardentemente prendere il posto di qualcun altro. Purtroppo è andata buca e la notte al chiaro di luna è passata tranquilla, tranne per Liana. Dalla gioia al dolore. Siamo rimasti tutti in apprensione per lei ed il suo skipper. Un malessere improvviso ha fatto sì che oltre alla vela dovessero provare anche l'esperienza di un ospedale greco. Con gioia li abbiamo rivisti sul molo di Lefkada qualche ora dopo. La notte insonne di Liana era già stata cancellata dal ricordo di un bel medico dai capelli lunghi e jeans.

Per festeggiare il buon esito, l'intraprendente Thomas organizza una cena a base di spaghetti e cicale al porticciolo di Spartacori sull'isola di Meganisi. Finalmente la tensione si placa, l'atmosfera magica della risacca e il profumo di eucalipto, dove le amache appese ti invitano a sdraiarti, ci fanno passare una bellissima serata.

Non poteva mancare un po' di musica greca ed approdati il pomeriggio successivo nel grazioso paese di Fiscardo sull'isola di Cefalonia, dopo una vista al luogo, prenotiamo la cena in un ristorante con splendida vista sulla baia. Il titolare del locale, con un passato da ballerino, si cimenta in giri di danze greche coinvolgendo in un singolare sirtaki Eliana, Letizia e Liana.

Dopo la fatica della sera precedente ci attende una partenza all'alba con direzione Zante. Nel pomeriggio arriviamo al porticciolo di Nikolas. Non è un luogo da incanto, ma l'alternativa di una gita sulla barca del ristoratore in visita alle grotte blu, ci fa trascorrere un simpatico intervallo. Peccato per le meduse, altrimenti tutti si sarebbero tuffati nella luce magica che le grotte creavano.

Le barche ci cullano ed è ora di dormire. Liana, un po' inquieta, decide di trascorrere la notte ben piantata sul molo con cuscino e coperta. Vittima sacrificale più ambita per l'equipaggio di Ponax non poteva esserci. Una processione di sei uomini incappucciati in nero con lumini accesi, il tutto in un'atmosfera da Klu Klux Klan, circonda Liana. I carnefici appoggiano i loro ceri intorno al corpo della vittima prescelta. La nostra cara compagna si vede costretta a battere in ritirata preferendo essere cullata piuttosto che sacrificata.

Ci attende il giorno dopo l'isola di Cefalonia con visita a Poros.

È un posto da cartolina il punto d'incontro per il primo bagno di oggi. Già da lontano s'intravede questo luogo reso inaccessibile dalle altissime e candide scogliere a picco sul mare. Sullo sfondo si scorge un'ampia baia, e lì, portato dalla forza del mare, riposa appoggiato su un fianco un relitto.

“Ne me lassé tomber” anche il “France” supplicava il suo popolo ... ecco, mi sembra di vederlo questo transatlantico che non voleva morire, tuttavia è un posto splendido dove qualsiasi anima vorrebbe riposare per l'eternità.

(continua a pag. 17)



LA CROCIERA DI GIUGNO

Segue da pagina 16

Per mare quest'anno le barche non ci hanno assistito. Tutti hanno avuto qualche inghippo, in particolare la barca di Zanivan (ma questa non è stata un'eccezione) e la barca di Francesconi, che per l'occasione è stata ribattezzata Magic Wc. Lo skipper non solo si è scordato di istruire il proprio equipaggio sull'utilizzo del mezzo, anzi, ha abusato in maniera esagerata di prugne secche e l'effetto ha sortito l'increscioso inconveniente.

Siamo qui, oggi è il sesto giorno e veleggiamo verso Itaca con breve sosta nella baia di Sarakiniko.

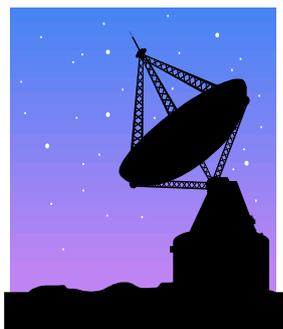
Dopo un'ottima manovra nel porto di Vati per ancorare la barca, decidiamo di visitare l'isola in macchina. Gli scorci dall'alto, la visita di un monastero, la cena a Stavros assieme all'equipaggio del presidente ... bellissimi momenti.

Il giorno seguente facciamo sosta a Kastos. Ci rimarrà impresso un olivo millenario e dopo una squisita cena in barca a base di orate appena pescate salpiamo al mattino verso l'isola di Lefkada. Gli scorci delle Cicladi che tanto Gianni ha messo ha fuoco non si ritrovano in questi luoghi dell'Eptaneso, dannati da un tremendo terremoto che ne ha spazzato le viscere, ma non il mare. Un mare grande blu dove il verde gli entra dentro e tu ti avvolgi e ti immergi e non vorresti più uscirne. Mi chiedo se Jaqueline abbia ceduto alla corte di Onassis perché innamoratasi di Skorpis e la sua baia. Un posato incantevole dove terminare una regata appassionante. Shear Water e Danae si sono contese la vittoria sulla frazione di lega per poi proclamare Nicoletta Timoniere CVR 2006. Anche Magic Wc incalzava dietro e la maestria di Fabio, Walter e Franco nel portare le vele a farfalla si è rivelata fondamentale per non disperdere l'oro liquido che galleggiava nella tazza.

Ultimo giorno, rientro al porto, una doccia nella marina ci rigenera un po' tutti e poi ultima cena in barca a base di tonno crudo magistralmente preparato da Fabio. Fino al pomeriggio di sabato giornata a disposizione. Decidiamo di scendere fino al salto di Saffo, lungo per la costa occidentale, per poi risalire da quella orientale. Walter ci invita a salire verso l'interno dell'isola, magari l'amico Gianni Caracristi è lì. Lui, poeta della musica, forse ha scelto questo luogo dove Saffo, poetessa della parola, visse. Si è costruito una piccola casetta. Purtroppo non si vede il mare ma le pecore a fianco belano e le macchine di fronte passano, però il mare è vicino ed il suo profumo anche ... questo è già tanto.

I luoghi lasciano incantati, la baia di Katsiki merita le foto da cartolina che l'immortalano, ed un momento di riflessione mi coglie a capo Saffo. Così recitava: "cosa mai desideravo che avvenisse al mio animo folle..." poi si gettò per amore.

Elia e Roberto



TELESCOPI IN COPERTA: La vanitosa Cassiopea

Cassiopea è sicuramente una delle costellazioni più facili da individuare, sia per la sua inconfondibile forma a W o a M, a seconda dell'ora e della stagione in cui la si osserva, sia per la sua posizione, rispetto alla stella polare, all'esatto opposto del grande carro. È una costellazione circumpolare, il che vuol dire che, alle nostre latitudini, è visibile in cielo per tutto l'anno, dato che non tramonta mai.

Nell'area di Cassiopea, nel 1572, ci fu l'esplosione di una supernova (una delle 4 rilevate nella storia dell'astronomia). La stella, descritta da Tycho Brahe e poi anche da Galileo, raggiunse una luminosità superiore anche a quella di Venere e rimase visibile per 16 mesi. Oggi è rilevabile come radiosorgente distante 20.000 anni luce. Nella stessa zona vi sono parecchi altri oggetti di notevole interesse, come nebulose e galassie, che possono tenere inchiodato un astronomo per diverse notti, anche se posso dire senza tema che l'osservatore dilettante si troverà più facilmente attratto da altro genere di spettacoli, tipo una bella figliola o una birra fresca.

Nella mitologia, Cassiopea, moglie di Cefeo, re etiope, e madre di Andromeda, era nota per l'incredibile bellezza. Come tutte le bellissime, se la tirava non poco, al punto da sfidare in una gara di bellezza (ancora il concorso di Castrocara non esisteva) persino le Nereidi, affascinanti creature marine, e vincerle. Anche le Nereidi erano però peperine mica da ridere e, infuriate per lo smacco subito, si rivolsero al loro protettore Poseidone.

Questi, ben lungi dal limitarsi ad una sfuriata per telefono (secondo la tipica mancanza di self control degli dei dell'Olimpo), sommerse il regno di Cefeo con una biblica inondazione e, non contento, inviò poi un terribile mostro, Ceto la balena (da qui "cetaceo"), a terrorizzarne gli abitanti.

Gli oracoli stabilirono che questa calamità sarebbe cessata solo offrendo in sacrificio a Ceto la figlia del re, Andromeda. Cefeo acconsentì, secondo alcuni con le lacrime agli occhi e solo perché costretto dal suo popolo allo stremo, secondo altri fregandosi segretamente le mani per l'insperata possibilità di liberarsi della petulante figlia adolescente, e la fece incatenare sugli scogli di fronte a Giaffa, in balia del mostro.

Allorchè la povera giovinetta stava per divenire bisticche per la balena, fortunatamente (o sfortunatamente, dal punto di vista della balena e, probabilmente, anche di Cefeo) passò di lì, sul suo cavallo alato Pegaso, il prode Perseo, reduce dall'aver ucciso e decapitato Medusa. Vista la principessa in pericolo, come nelle migliori tradizioni delle narrative rosa, Perseo si lanciò su Ceto e, dopo dura lotta, lo sconfisse estraendo la testa della Gorgone dal sacco in cui la celava e pietrificandolo.

La balena restò letteralmente di sasso e se ne andò borbottando, promettendo che era l'ultima volta che avrebbe tentato di mangiare umani, che oltretutto le restavano sullo stomaco, e si sarebbe dedicata a prede meno combattive, come per esempio il plancton. Giona direbbe che è bene non fidarsi delle promesse dei marinai e neppure di quelle delle balene.

Ma torniamo alla nostra storia. Perseo (dimenticando che aveva intrapreso la spedizione contro Medusa per sposare un'altra fanciulla di nome Ippodamia) chiese la mano di Andromeda e Cefeo, che aveva appena visto sfumare l'occasione per liberarsene, acconsentì senza indugio.

Così vissero tutti felici e contenti e anche adesso si trovano tutti quanti nella stessa zona di cielo. Infatti, in un ampio semicerchio nell'emisfero boreale, si susseguono Cefeo, Cassiopea, Perseo al centro, Andromeda e Pegaso, anche se le altre costellazioni non sono così ben apprezzabili come Cassiopea. Manca solo Ceto, che se ne sta in un'altra zona del cielo, vicino all'Acquario, a prudente distanza da tutta quella gentaglia.

Allo scornato Poseidone resta un'unica soddisfazione: nella rotazione del cielo, la vanitosa Cassiopea, pur rappresentata sul suo trono, si trova periodicamente ad essere a testa in giù, in una posizione assai poco regale.

Gian Luca



POGGIORZA: un po' di tecnica

REGOLARE LE VELE : SECONDA PARTE

Ci siamo lasciati nella precedente edizione con un accenno alle regolazioni delle vele "in crociera". Adesso volevo essere un po' più tecnico e spiegarlo meglio.

La ricerca delle massime prestazioni, attraverso un'attenta regolazione di tutta l'attrezzatura di cui disponiamo a bordo di una barca, non deve essere solo una prerogativa del fanatico o del regatante.

Maggiore velocità significa: migliore manovrabilità e quindi sicurezza; percorrere più miglia in una giornata; navigare di più e quindi progredire più in fretta. Infine, ma non per ultimo, maggiore velocità significa quasi sempre più divertimento. La velocità di una barca a vela non dipende solo da variabili fisse, quali l'intensità del vento, lo stato del mare e le caratteristiche tecniche volute dal progettista (superficie velica, forma dello scafo, peso, ecc.). Su due barche simili che navigano appaiate e condotte da equipaggi di pari abilità, grosse differenze di velocità sono infatti date soprattutto dal numero delle cosiddette manovre secondarie con cui sono attrezzate: più una barca ne è ricca, più potrà navigare veloce adattandosi alle diverse condizioni.

Utilizzando sempre tutte le manovre disponibili, alla ricerca della massima velocità, si impara del resto a conoscere esattamente l'effetto di ogni singola regolazione. Ecco perché riuscire a essere veloci significa avere imparato a cavarsela, con poco o con troppo vento, e magari in caso di avaria in navigazione.

C'è una simmetria tra aerodinamica e idrodinamica, nel movimento di una barca a vela. Quindi, per navigare più veloci, è importante occuparsi, oltreché della regolazione fine delle vele, anche dell'assetto della barca, per adattare al meglio le forme dell'opera viva alle diverse direzioni e intensità dei flussi d'acqua che la investono. Molti esperimenti sono stati fatti, e si faranno ancora, in questa direzione. Ad esempio, in una delle passate edizioni della Coppa America, alcune barche (tra cui anche la vittoriosa « America3») avevano il trim-tab (aletta correttiva di assetto), armato sulle appendici dello scafo. Per curare invece l'idrodinamica degli scafi comuni, come quelli delle derive, si dovrà prestare la massima attenzione alla distribuzione dei pesi a bordo ed alla regolazione della deriva e del timone che, come abbiamo già detto, devono essere corretti ogni qualvolta si cambi andatura o muti l'intensità del vento. Ma occupiamoci delle vele, per le quali invece possiamo fare molto di più: regolare bene il loro angolo di incidenza con il vento, il loro svergolamento e la loro convessità.

I TELLTALES

Nel regime laminare, la vela correttamente regolata deve deviare le linee di flusso d'aria, piegarle, senza però spezzarle o interromperle bruscamente con formazione di vortici. Possiamo fare, a questo proposito, una prova con l'anemometro: partiamo da un'andatura di bolina con la vela a segno e misuriamo la velocità dell'aria, sopravvento e sottovento a essa. Puggiamo quindi senza lasciare, portandoci al traverso e anche oltre. Se in questa situazione rileviamo ancora le velocità del vento, ci accorgiamo che sono crollate vistosamente, confermando che la vela lavora meno efficacemente di prima, in quanto il flusso d'aria è passato da un regime laminare a un regime turbolento.

Su molte vele, comprese quelle delle derive, ci sono i telltales, dei fili di lana segnamento applicati sui due lati della caduta prodiera e qualche volta anche lungo la balumina (specie delle rande). Grazie ad essi, nelle andature che vanno dalla bolina a poco dopo il traverso, possiamo visualizzare, istante per istante, il tipo di flusso sulle vele: se è regolare, quindi più o meno laminare, o se a contatto con le vele si rompe bruscamente distaccandosi dalla superficie e formando turbolenze.

Dal momento che su una deriva non sempre si ha la possibilità di ragionare troppo, specie quando si è impegnati in un duro lato di bolina, cerchiamo di farci un quadro delle reazioni da adottare quando vediamo un segnamento oscillare irregolarmente. Si può: spostare la barra dalla parte verso cui tende a orientarsi il tell tale (puggiare o orzare) o regolare le scotte nella sua direzione (cazzare se il telltale tende sopravvento, lasciare se questo tende sottovento).

I telltales, inoltre, ci saranno utili quando, navigando di bolina stretta, vogliamo risalire al massimo il vento, orzando fino al limite dell'angolo morto. Per verificare tale limite possiamo guardare il tell-tail di sopravvento che, con largo anticipo, ci indicherà quando stiamo orzando troppo. Questo ci eviterà di ricorrere a continue «nasate» nel vento, che inevitabilmente fanno perdere velocità.

(continua a pagina 20)



POGGIORZA:

Segue da pagina 19

Se sulle vele non disponiamo di questi utili indicatori, possiamo farceli noi. Prendiamo dei fili di lana lunghi circa dieci centimetri (magari di colore diverso, per distinguere quello sopravvento da quello sottovento), e cuciamoli alla stessa altezza sulle due facce del bordo d'entrata e sulla balumina. Non sempre purtroppo la giusta luce ci farà vedere in trasparenza il filo di lana sottovento, ma sarà meglio che niente. Le velerie che forniscono le vele con i segnamento prevedono di solito anche delle finestre trasparenti. Poiché più si sale di quota più il vento aumenta di intensità, perché incontra meno la resistenza d'attrito con il mare, sarebbe giusto prevedere almeno tre serie di segnamento disposte a uguali distanze verticali, per controllare il flusso d'aria sull'intera superficie della vela.

SVERGOLAMENTO DELLA VELA

Come vedremo prossimamente, l'aumento del vento rispetto alla barca in movimento provoca anche un cambiamento della sua direzione. Quindi, più si sale lungo la vela e più il vento, oltre ad aumentare, ridonda (viene cioè meno da prora e ha un angolo di incidenza maggiore sulla vela). Si può, infatti, osservare da poppa che i profili delle balumine delle vele si aprono man mano che si sale verso l'alto.

Per regolare e adattare questo svergolamento (apertura maggiore della vela in quota), ai diversi punti e alle diverse andature, e quindi mantenere costante l'angolo di incidenza del vento alle varie altezze (regolando così anche i segnamento più alti), è necessario agire non solo sulle scotte, ma anche su altre regolazioni.

Normalmente, comunque, non sono più frequenti gli interventi per ridurre lo svergolamento (e i telltales lo confermeranno) di quelli per aumentarlo, specie sulle vele vecchie, ormai sformate.

CONVESSITÀ DELLA VELA

Per regolare bene la convessità della vela, ovvero aumentarne la «pancia» per avere più potenza con poco vento e nelle andature portanti, o smagrirla per conferirle meno potenza con vento forte e nelle andature strette, possiamo intervenire su varie regolazioni. La freccia (distanza che c'è tra la corda della vela e il punto di tessuto che più le si allontana, diciamo la «pancia» massima) è un indice della convessità della vela e quindi della sua potenza. Quando ingrassiamo una vela per conferirle più potenza, oltre ad aumentare la spinta propulsiva, aumentiamo anche lo sbandamento e quindi lo scarroccio della barca. L'entità della freccia ci interessa, dunque, anche per mantenere un giusto angolo di sbandamento. Facciamo un esempio.

Supponiamo di essere di bolina con le vele correttamente regolate e di accorgerci però che l'angolo di sbandamento è eccessivo (il peso dell'equipaggio, sporto sopravvento, non è sufficiente). Possiamo ridurre lo sbandamento orzando, ed a questo punto la vela inizia a sventare e con lei il telltale sul lato sopravvento. Per tornare ad un flusso regolare, conservando la velocità ma anche uno sbandamento ridotto, possiamo appiattire la vela. Analogamente, su una barca a vela in difetto di potenza, possiamo puggiare un pò per avere un angolo con il vento più favorevole. Così facendo però aumentiamo sì la spinta propulsiva, ma anche lo sbandamento e quindi lo scarroccio. Sarà ancora il telltale di sottovento a sollevarsi, indicando che il flusso regolare può essere recuperato rendendo le vele più grasse. Oltre all'entità della freccia, ci interessa la sua posizione rispetto alla caduta prodiera, posizione che determina anche la direzione della forza aerodinamica. Questa infatti si sposta verso prora, allo spostarsi della freccia verso il bordo d'entrata, aumentando così la componente propulsiva nella direzione del moto della barca. Di bolina una «pancia» più vicina alla caduta prodiera dà più potenza (sbandamento e spinta propulsiva) ma fa stringere meno il vento. Questo perché spostando la pancia in avanti si diminuisce l'angolo di incidenza del vento sulla vela, che così sventa lungo la caduta prodiera. Dobbiamo quindi puggiare un pò, per farla portare correttamente e non perdere velocità.

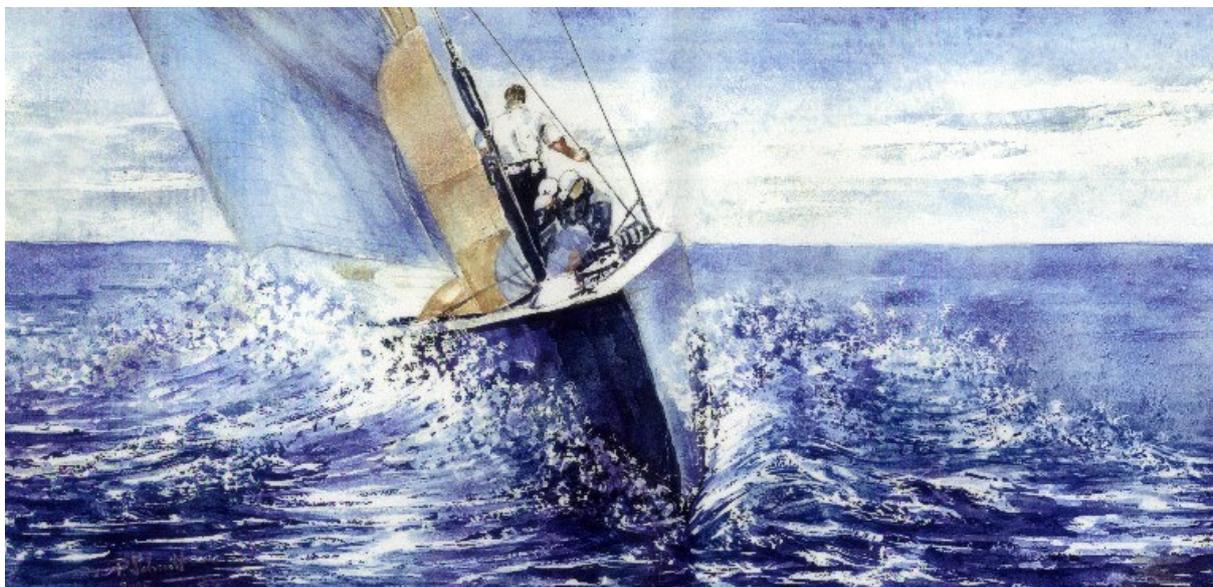
Viceversa, per le stesse ragioni una vela piatta verso la caduta prodiera permette di stringere di più il vento ma rende di meno. Di bolina bisogna quindi trovare il miglior compromesso tra la potenza da dare alla vela portando la «pancia» in avanti, e il minor angolo rispetto al vento che, in relazione a questa modifica, si riesce a tenere. Ad esempio, soprattutto con poco vento e con mare formato, si privilegia la potenza della vela (maggiore velocità) rispetto all'angolo di risalita al vento, in quanto le onde prese di prora frenano notevolmente la barca. E ciò ancora di più se stringiamo troppo il vento. Per spostare la posizione della freccia verso la caduta prodiera si mette in tensione la drizza (per la randa si può tesare anche il cunningham). Per spostarla verso il centro, si fa il contrario.

Maurizio

(continua da pagina 11)

Dirigiamo con il bus verso Taormina. Ormai la Sicilia ci ha abituato bene ed anche questa città non delude le nostre aspettative. E' la volta poi di Catania: anche qui passeggiata per la città, spendendo i pochi euro rimasti ormai nei portafogli. Purtroppo le cose belle finiscono in fretta ed anche per noi è giunto il momento del rientro. Con un po' di ritardo, saliamo sull'aereo diretto a Verona, dove il pullman ci attende per accompagnarci a casa. Bilancio della settimana? Senz'altro positivo: tempo splendido, unica settimana di sole tra giorni di pioggia e vento prima e dopo la nostra permanenza, compagnia eccezionale ... insomma, un'esperienza da ripetere e consigliare.

Antonella Prandi e Michele Pizzini



Recentemente ci ha lasciati la cara amica e socia Paola Barlassina Schmitt. Partecipando al dolore di Wolfgang ed Andreas, vogliamo ricordare la sua vitalità organizzativa nelle attività del nostro circolo e il suo amore per il mare, oltre che per l'arte.

Ci piace dunque pubblicare questo suo acquarello, che sentiamo come un suo augurio di buon vento a tutto il Circolo Velico.

Vi siete goduti il sudore delle fronti e l'inchiostro delle penne di Ugo Amadori, Elena Dolci, Roberto Forrer, Maurizio Gecchele, Gian Luca Giuliani, Eliana Medas, Ernesto Pellegrino, Michele Pizzini, Antonella Prandi, Paola Schmitt, Gianni Torboli, Umberto Weber, Daniela Zanoni

Per i soci che avessero suggerimenti o volessero inviare materiale per allestire i prossimi numeri del giornale:

Sede C.V.R.	Tel. 0464 431551	e-mail amadori@sermetra.it
Gian Luca	Tel. 0464 423520	e-mail gianluca.giuliani2@tin.it