



# **VELA VOLENDO**

**PERIODICO OCCASIONALE DEL C.V.R.**

**ANNO V - NUMERO 5**





# NOTIZIARIO

La notizia più recente l'avete sotto il naso: dopo lunga e sofferta gestazione esce anche il quinto numero del nostro giornalino. Dopo i dieci anni del Circolo è un altro traguardo non certo scontato, reso ancora più soddisfacente dal fatto che, ogni volta, si arricchisce di qualche nuovo collaboratore. Quest'anno, oltretutto, grazie alla verve narrativa, fotografica e pittorica del duo Carlo - Bruno, abbiamo potuto uscire con il numero speciale dedicato alla crociera in Svezia. Come al solito è grazie all'impegno e alla collaborazione dei nostri soci che possiamo realizzare iniziative di cui tutti possono godere.

A questo proposito, un ringraziamento particolare va a Fiorenzo e a Giorgio. Il primo ha messo a disposizione il suo filante "Io amo" che ha permesso alla neo formata squadra del CVR, sotto la guida di Maurizio, un lusinghiero ed incoraggiante piazzamento nella Fraglia Cup. Il secondo, con l'ormai mitica "Creola", ha dato il via a questa "lunga rotta", che ha permesso e permetterà a tanti appassionati del Circolo di dedicarsi a crociere veliche meno confortevoli del solito, ma anche per questo particolarmente appassionanti.

Non sono mancate neppure quest'anno le solite, numerose iniziative. Innanzitutto le due crociere mediterranee: quella in Turchia, remake di quella effettuata qualche anno fa, si è conclusa da poco ed anche quest'anno è stata da leccarsi i baffi, mentre quella di settembre in Dalmazia promette di essere altrettanto valida. Anche gli amanti del Nord non avranno di che lamentarsi, visto che Carlo ripropone le coste svedesi in agosto.

Quindi gli altri eventi, velici e non, di minor impegno ma non per questo meno apprezzati dai soci: la mascherata di Carnevale, la domenica sulla neve per la consueta gara di sci del Circolo (vinta quest'anno da Fabio Francesconi tra gli uomini e da Eliana Medas tra le donne), le uscite (o entrate, come sostiene Ezio) al lago, la "porchettata" di Maurizio, la spedizione al Salone Nautico di Genova, il tour in elicottero, per non dire dei numerosi incontri con amici velisti che ci hanno raccontato di vela vissuta in modo diverso dal solito: Elsa e Mariano a raccontare la loro rotta a Capo Horn, Gianni a narrare del suo Giro d'Italia sempre ai vertici e poi di regate in solitaria, Ezio a parlarci di sicurezza in barca e Antonio Penati a descriverci il suo giro del mondo in 11 anni con il suo cutter Lycia.

Questo tourbillon di eventi rende molto vivace la vita del nostro Circolo, ma anche molto difficile ricordarsi tutto quello che è accaduto in quest'anno. Chiedo venia per tutto ciò che ho ommesso.

Per finire, sta per divenire operativo il nostro sito internet, di cui parlavamo da tempo, ma che non eravamo ancora riusciti a realizzare. Questa iniziativa, oltre a tenerci al passo coi tempi, permetterà agli sventurati soci impossibilitati a navigare con noi per i mari del mondo, quantomeno a farlo in rete, sempre sotto il guidone del CVR. Buon vento a tutti.

Gian Luca

## In questo numero

Notiziario		pag.	2
La crociera di Giugno	Rodi 2-9 giugno 2007	pag.	3
C.V.R. Racing Team		pag.	4
L'angolo del gourmet	Scatolette di salvataggio	pag.	5
Lascia la barra ... prendi la penna	Storie di bravi e briganti dell'alto Garda	pag.	6
Siamo tutti sulla stessa barca	Piccoli suggerimenti del comandante	pag.	8
Telescopi in coperta	Il Triangolo Estivo	pag.	10
Rassegna stampa		pag.	11
La crociera di Agosto	La lunga rotta del Giorgione	pag.	12
Poggiorza: un po' di tecnica	Quando e perché cambiare il profilo della vela	pag.	14

In copertina: ceramica raku creata da Tiziana Setti per il C.V.R.



# LA CROCIERA DI GIUGNO

**Rodi 2 giugno - 9 giugno 2007**

Crociera di primavera all'insegna del vento e sempre in Grecia, anche se l'idea iniziale era quella di navigare sulla costa Turca, non considerata solo per un problema di transito in quanto, noleggiando le imbarcazioni in Grecia, si doveva effettuare la regolare uscita dallo Stato e quindi l'ingresso in Turchia per poi, al rientro, fare il contrario, cioè vista la trafila burocratica abbiamo preferito navigare nello stato greco lasciando la Turchia per altra data da destinare. Il periodo era quello dal due al nove giugno con un quasi record di partecipanti per un totale di **44** componenti e quindi sei imbarcazioni più o meno grandi nella media pari a 40 – 42 piedi. Partiti da Milano, transito su Atene e quindi arrivati a Rodi abbiamo preso in consegna le nostre imbarcazioni dalla società "Kiriakoulis", tutte in buono stato di consegna, contrariamente a quanto ci era successo l'anno prima.

Rodi si presenta subito una splendida città, ma gli skipper e chi doveva occuparsi della cambusa avevano poco tempo per la visita al centro storico che è stata rinviata al giorno di rientro.

Domenica si annuncia come una bella giornata di sole e con poco vento da nord est, per cui facciamo rotta di bolina verso la splendida isola di Simi, che peraltro era già stata visitata in un precedente viaggio. Come nella filosofia del circolo, quando la rotta ed il meteo lo permettono, primo bagno precedente l'ingresso al porto, in una bella baia sul lato ovest dell'isola.

Brr.. acqua freschina, una pasta a nostra fantasia e poi via, ingresso nel porto di Simi, che subito si presenta, con il suo fiordo ed il centro abitato su di esso arroccato, come uno tra i più bei centri abitati greci.

Porto pieno di caicchi ma, in qualche maniera, con un bel venticello al traverso, riusciamo ad ormeggiare con ancora di prua e cime di poppa alla banchina pubblica.

Trovare un ristorante per tutte le quarantaquattro persone non è sicuramente facile, per cui si sono formati tre o quattro gruppi, ognuno dei quali ha potuto cenare nelle molteplici trattorie circostanti il porto. In particolare il mio ricordo torna ad una gustosa cena di pesce con grande festa scaturita dall'iniziativa del proprietario: danze, piatti rotti, in particolare rotti gettandoli con violenza a terra dalle nostre signore ove potevano sfogare una voglia storica mai realizzata a casa propria. Nella frenesia della festa, dimenticavo innumerevoli auguri di compleanno con prova di volo di Milena.

Lunedì rotta ad ovest verso l'isola di Tilos, ancorando per una breve sosta e visita al monastero Panormitis a sud ovest di Simi. Arrivati con poco vento a Tilos troviamo tutti ormeggiati nell'unico piccolo porto di questa bella isola poco frequentata dal turismo di massa.

Giorno seguente rotta verso nord ovest con un leggero vento da ponente, per raggiungere l'isola di Nisiros ove attracciamo con difficoltà, in quanto nel porto si verificavano forti raffiche. Nisiros è un'isola vulcanica con una grande caldera parzialmente attiva alla sua sommità. Noleggio quindi di motorini ed automobili, per fare visita a questo bel sito geologico, per quanto coperti da un tempo grigio con qualche piovasco.

Mercoledì di mezza settimana, rotta di avvicinamento a Rodi per dare ancora in rada presso l'isola di Alinia. Giornata con forte vento da nord est, per cui andatura portante allietata, nei pressi di Tilos che rimaneva sulla nostra dritta, da un branco incredibile di nostri amici del mare, quali i delfini che almeno per venti minuti hanno navigato con noi facendo salti mai visti. Velocissimi, andatura media di nove dieci nodi, prima di arrivare ad Alinia passiamo a dare un'occhiata all'isola di Khalki che subito, malgrado le forti raffiche, si è dimostrata affascinante; come lo sono tutte le isole non ancora troppo affollate di turisti. Rada quindi ad Alinia in un bel contorno ambientale e soprattutto di tranquillità.

Giorno seguente una delle rotte più lunghe per arrivare a Lindos, baia e bel paese sul lato ovest di Rodi. Grande veleggiata con vento al lasco fino al capo più a sud di Rodi, toccando velocità di tredici quattordici nodi, virata quindi al capo e bolina con forti raffiche di vento fino a 35 nodi, verso la baia di Lindos. Ancorati nella splendida baia offuscata solo dal vento fresco, la sera visitiamo il centro abitato di Lindos oramai prettamente commerciale, ove alcuni hanno cenato presso i ristoranti ed altri sono rientrati in barca. Al rientro, uno del gruppo che non nominiamo perché non abbiamo capito bene se porta "sfiga" (che poi in genere non è lui che porta sfiga ma c'era un tempo un altro innominabile socio che iniziava per "elle"), ha pensato bene di verificare

*segue in ultima*



# C.V.R. RACING TEAM

Nell'anno 2007 il Circolo Velico Rovereto, con il proprio team sportivo, ha voluto provare ad avventurarsi nel mondo delle regate veliche.

Prima di tutto è stata individuata l'imbarcazione: un benetau First 27.7 (IO AMO ...), messo a disposizione dall'armatore Fiorenzo Osti, che subito ha provveduto all'acquisto di un gioco di vele in carbonio (e probabilmente anche di una sontuosa assicurazione sulla vita). Importante era la messa a punto della barca, così siamo usciti un sabato pomeriggio per un paio d'ore a provare il tutto.

Seconda cosa da fare era trovare l'equipaggio e così sono state decise importanti regole per la selezione:

- 1- Obbligatorio essere iscritti al CVR
- 2- avere un minimo di esperienza velica .(cazza lasca e altre 2 o 3 manovre)
- 3- non essere astemi
- 4- non aver paura delle straorze (manovra pericolosa fatta al lasco con uso di spi, quando qualcuno dell'equipaggio non è attento).
- 5- avere la testa dura (il boma è basso e in strambata spazzola la coperta).
- 6- non mollare mai (quasi mai).
- 7- chiunque puo provare.

Istruire poi l'equipaggio su regole di regata, tattica e regolazioni dell'imbarcazione è stato davvero impegnativo, perchè il tutto si svolgeva un ora prima della partenza davanti a un paio di bottiglie e con degli ottimi panini.

Il nostro motto è stato: VINCERE,PARTECIPARE ,DIVERTIRSI, NON FARSI MALE. ma forse va letto al contrario, non farsi male,divertirsi ecc.

Abbiamo così iniziato a partecipare alla famosa Fraglia CUP, inseriti in categoria B assieme a First 32, Dehler 33 e altre imbarcazioni, tutte più grandi della nostra, e con equipaggi ben più preparati(per sentito dire).

La partenza era sempre il momento più entusiasmante e pericoloso, in quanto non tutti (o meglio, quasi nessuno) sanno e applicano le regole di regata. Alla partenza e così è facile scontrarsi fra barche e fare danni anche disastrosi, come rompere le bottiglie di propellente liquido amorevolmente e abbondantemente stipate in cambusa. Fortunatamente è sempre andato tutto bene grazie alla nostra preparazione e impegno e ad una buona dose di fortuna che, si sa, aiuta gli audaci.

Dopo i primi bordi di bolina, arriva sempre il momento di girare la boa e issare lo spinnaker, e questo era il

categoria D	1° pr 15/04		2° pr 29/04		3° pr 13/05		4° pr 03/06		5° pr 10/06		6° pr 22/06		7° pr 30/09		8° pr 14/10		punteggio			
	cl	pt	regata	scarto	parc	tot														
1 mowgli	1	11	1	8					3	9	1	9	7	6	1	10	53		6	59
2 macondo 3°	2	9			2	8	1	9	5	7	2	7	5	8	3	7	55	7	7	55
3 brahms	3	8	2	6	3	7	3	6	6	6	5	4	3	10	2	8	55	10	8	53
4 blueshark					1	10	2	7			3	6	1	13	4	6	42		5	47
5 io amo	5	6	4	4	6	4	7	2	7	5	4	5			5	5	31	2	7	36
6 carolina	7	4			8	2	4	5	8	4	6	3	10	3	7	3	24	2	7	29
7 lime time	9	2	6	2	7	3	6	3	10	2	7	2	9	4	6	4	22	4	8	26
8 white follia	6	5	3	5	4	6											16		3	19
9 ralf	8	3			5	5	5	4	9	3							15		4	19
10 stenella								1	12								12		1	13
11 antares	4	7	5	3													10		2	12
12 capriccio													4	9	dnf	1	10		2	12
13 edy													2	11			11		1	12
14 atreyu								2	10								10		1	11
15 tango								4	8								8		1	9
16 delphine												6	7				7		1	8
17 dolcevita													8	5			5		1	6
18 spruzzo													11	2			2		1	3

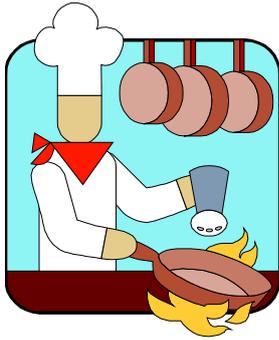
secondo momento entusiasmante, in quanto quello che hai imparato in allenamento (mai fatto) succedeva anche in regata, cioè di tutto (da scotte rovescie, a caramelle, a spi che prendeva il volo).

Il terzo momento stupendo era quando la regata per fortuna finiva poiché, stanchi ma felici, aprivamo le bottiglie rimaste in cambusa ringrazian-

doci a vicenda e dimenticando, dopo una stretta di mano, tutte le parolacce e gli impropri sentiti in barca.

Così, senza paura e con molta determinazione, abbiamo partecipato a 7 manifestazioni piazzandoci bene per essere al primo anno di attività.

Equipaggio: Osti Fiorenzo, Gecchele Maurizio, Prezzi Lorenzo, Vaccari Andrea, Formaggioni Ugo, Bonora Nicola, De Tarczal Ruggero, Giuliani Gian Luca, Amadori Ugo, Giancarlo, Sanin Bruno, Katia e Lucia, ecc.



# L'ANGOLO DEL GOURMET

## Scatolette di salvataggio

### Frittata barcaiola

Ingredienti per 4 persone: 4 uova, 2 cipolle piccole, mezza scatola di piselli, pomodori pelati, sale, pepe, olio d'oliva e spezie.

Affettare finemente le cipolle e farle cuocere in due cucchiaini a fuoco basso, aggiungendo eventualmente un po' d'acqua per evitare che arrostiscano troppo. Dieci minuti prima di toglierle dal fuoco, aggiungere i piselli scolati, i pomodori schiacciati con una forchetta, un pizzico di spezie (origano o altro), sale e pepe.

Sbattere le uova per fare la frittata, mescolare alle verdure e cuocere il tutto in una padella unta con due cucchiaini d'olio.

By Carla

### Pasta corta al sugo di fagioli

Ingredienti: pasta corta, pomodori pelati (o, se possibile, pomodori freschi maturi), 1 scatola di fagioli, cipolla, olio di oliva, sale, pepe, un ciuffo di prezzemolo.

Mentre la pasta cuoce si prepara il sugo. Mettere sul fornello una casseruola bassa e larga con l'olio e la cipolla affettata sottilmente, far soffriggere a fuoco moderato finché la cipolla sarà ben appassita. Unire i pelati spapolandoli con una forchetta, salare e far restringere il sugo a fiamma media.

Scolare i fagioli dall'acqua di conservazione e unirli al sugo e insaporire con abbondante pepe o con peperoncino. Mescolare, poi rovesciare nella casseruola la pasta ben scolata e e girarla nel condimento in modo che se ne impregni bene. Servire con abbondante vino rosso.

By Leo e Silvia

### Pasta e tonno

Ingredienti per 4 persone: 360 g. di penne o farfalle, 250 g. di tonno sott'olio, 120 g. di piselli in scatola, cipolla, prezzemolo, olio di oliva extravergine, vino bianco secco, sale, pepe.

Tempo di preparazione 15 minuti.

Mentre bolle l'acqua della pasta, tritate finemente una mezza cipolla e soffriggetela a fuoco moderato in una padella antiaderente con due cucchiaini d'olio. Quando la cipolla inizia a sfrigorare, versate il tonno ben filtrato dall'olio della scatoletta. Non appena il profumo inizia a prendere corpo, mescolate bene con un cucchiaio di legno e insaporite con mezzo bicchiere di vino bianco.

Tritate finemente il prezzemolo e tenetelo da parte per il finale. Man mano che la cottura avanza, versate in padella i piselli aggiungendo il sale e lasciate sobbollire il tutto mentre cuoce la pasta.

Infine, scolate la pasta molto al dente (2 minuti prima della cottura completa) e versatela nella padella dove è stato preparato il sugo e farla saltare per circa un minuto per permetterle di insaporirsi con più gusto, aggiungete il pepe ed il prezzemolo sminuzzato, indi servire e....buon appetito.

By Daniela



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

### STORIE DI BRAVI E BRIGANTI NELL'ALTO GARDA

La giornata era terribilmente calda, l'aria umida sapeva di muffa con vago retrogusto di polvere vecchia, l'insipida segretaria del museo, stretta in una camicetta bianca con evidenti macchie di sudore sotto le ascelle, ancheggiava fra gli scaffali avanti e indietro simulando malamente un impegno inesistente. Ero sudato, stanco, assetato, deluso e mi scappava la pipì. Decisamente una brutta giornata. Ero seduto ormai da più di tre ore su una sedia scomoda nell'archivio del Museo di Riva e avevo davanti a me, sul tavolo, una montagna di lettere e documenti che avevo letto nella speranza di scoprire perché esistesse l'insegna del Sovrano Militare Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme in uno stemma della famiglia Menghin di Riva. Ormai andavo avanti per inerzia, pensando più ai fatti miei che a quello che leggevo, mi resi conto che stavo sovrapponendo al resoconto che consultavo, le facce e le espressioni di molti amici del CVR in un comico miscuglio di storia e fantasia. La segretaria aveva notato la mia espressione divertita e mi fissava incredula.

Stavo scorrendo una lettera del signor Ambrosi, bibliotecario di Trento, inviata al signor Baruffaldi il 16 luglio 1881 con la quale lo informa del ritrovamento di una narrazione, ad opera di anonimo trentino, dal titolo "Successo del conte Ottavio Avogadro che occupò Riva nel 1588". Nel contempo egli ipotizza che Ottavio Avogadro, legato come tutta la sua famiglia alla Serenissima, tentasse di riconquistare i territori di Riva ed i Quattro Vicariati, un tempo dominio di Venezia. Il documento, che illustra le gesta di questo personaggio e dei suoi comparì realmente vissuti nelle nostre terre, evidenzia come la realtà e la vita in quegli anni fosse veramente violenta e non lontana dalle descrizioni letterarie del Manzoni ne "I Promessi sposi".

A Vienna, nella Haus Hof und Staatsarchiv, si trova una stampa datata 1609 in cui è rappresentata una veduta prospettica, dall'alto e da ovest, della città di Riva. In questa riproduzione si nota la bellezza della cittadina racchiusa da una cinta muraria con piazze pulite ed ordinate, con giardini all'italiana famosi per le rose intorno alla Rocca, con orti a ridosso delle mura, mentre palazzi in muratura caratterizzano già da allora la struttura regolare delle vie. Questa stampa offrirebbe la visione di un trascorrere del tempo sereno ed armonico incentrato sul lavoro nel porto con attività ordinate, come lo sono le imbarcazioni ben allineate all'ormeggio. Ci troviamo in un periodo tra la fine del '500 e gli inizi del '600 in un contesto sociale e morale che sicuramente contrasta con questa visione quasi idilliaca della città. Infatti quelli sono anni di violenze, scorriere, ruberie, invasioni e pestilenze ed anche Riva spesso è coinvolta in storie cruente.

Ma come ho già detto in precedenza, forse per la stanchezza, o più semplicemente per colpa di un lato del mio carattere che mi porta inevitabilmente a trovare il lato comico in tutte le situazioni, sovrapponevo al racconto i volti di alcuni amici appartenenti al Circolo Velico Rovereto. Così vedevo, nella parte dei briganti, un gruppo di esperti nel corpo a corpo, con le chiome accuratamente rasate per non concedere facile appiglio, Ugo Formaggioni che avanzava seguito da Mirko, da Thomas, occhi di ghiaccio e da Bruno Endrizzi ricoperto da cicatrici ricordo di innumerevoli battaglie. Gechele e Paolo Malfer, seguivano subito dietro, piccoli, magri, sgucciati, fulminei e mortali come furetti. Giorgione, massacratore di grippiali, era intento a pulire la graticola che sul suo vascello era sempre rovente, osservato dall'immane belva Gedeone. Nelle vicinanze, Robol detto il professore per i continui infruttuosi tentativi di culturizzare i compagni di avventura, progettava un corso di astronomia. Un po' spostato sulla destra, un gruppo di torturatori parlottava, tra di loro Alberto Bertelle, Stefano Bonora, Gianluca Giuliani e Paolo Rella, si distinguevano perché, devoti di Santa Apollonia, portavano alla cintura tenaglie insanguinate con le quali si divertivano a straziare mascelle, gengive e denti per estorcere confessioni e dobloni a tutti gli sventurati che riuscivano a catturare. Giacomon, il ritrattista maledetto, tentava di immortalare su tela, cartoncino o su qualsiasi supporto, scene e volti, nella speranza di tramandarli ai posteri. In questa opera, egli era aiutato e sopportato dalla immane e fedele Letizia che, a dispetto del nome rassicurante era temutissima dagli osti di mezza Grecia per la pessima abitudine di distruggere piatti e bicchieri alla prima contrarietà. Enrico, ricoperto di tatuaggi misteriosi che sotto i fumi dell'alcol, si gonfiavano fino a sembrare bassorilievi, con occhi da pirata della Malesia, faceva una guardia attentissima alla cambusa, temendo le razzie di Paolo Frisinghelli insaziabile divoratore di polenta conza e costolette di agnello. Lorenzo, che aveva i capelli bianchi come la neve non per l'età, ma per lo spavento provato al ricordo delle proprie crudeltà commesse essendo un organizzatore nato di spedizioni navali in tutto il Mediterraneo, con aria professionale controllava che tutto girasse come un meccanismo ben oliato.

*segue a pagina 7*



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

CONTINUA DA PAG. 6

Solo, davanti a tutti, assorto nei suoi terribili pensieri, avanza l'indiscusso e temutissimo capo: Ugo Amadori. I pacifici cittadini di Riva guardavano timorosi il gruppo di briganti, dai lori tratti, dalle espressioni rassicuranti, dai modi garbati si intuiva chi erano i buoni: Pierluigi Zanivan, Adriano Bernardi, Alessio, Pierluigi Lotti, Ezio e Mariano e pochi altri.

Lo storico Romano Turrini, nella rivista "Il Sommelago" n° 2 del 1988, trascrisse una parte del manoscritto nella scrittura originale mentre qui vi propongo il testo completo nel linguaggio corrente.:

Credo che ormai sia venuto all'orecchio delle SS. VV. III. la fama dello spaventoso fatto successo mercoledì sera a Riva. Di tutto questo mi è sembrato giusto ragguagliare le SS.VV. III. Mercoledì scorso il 9 di questo mese intorno a mezzanotte sbarcò il conte Ottavio Avogadro nei pressi della porta del Castello, con cento e più uomini ed entrò attraverso tale porta, passò nella piazza sotto la loggia del Palazzo residenza del podestà. Lasciò parte dei suoi uomini presso la porta per poterne usufruire al bisogno mentre egli, con altri uomini, vedendo un tale Domenico accompagnato da alcuni rivani, si avvicinò ad essi sotto i portici vicino alla fontana; ad uno di essi sparò *"una archebusada nel fianco destro che, uscita dal sinistro, e nel uscire gli aveva anco frachassato il braccio sinistro et subito cascò in terra et poi gli diedero sei ferite sopra la testa co' pistoleri, tutte mortali, talmente che gli spezzorno la testa in più parte, come nel visum et reperto fatto del suo corpo appare"*.

Il podestà, visto il fatto da una finestra, cominciò a suonare la campana a martello mentre i bravi dell'Avogadro si diressero verso la torre e il Broglio; li fece inseguire da quattro ufficiali anche per sapere che gente fosse. Arrivati alla torre, uno degli ufficiali venne ferito *"sotto la mammilla sinistra"* da un colpo di archibugio per cui tutti e quattro fuggirono e si salvarono *"al meglio che potero"*. Il conte e i suoi uomini proseguirono in direzione della Rocca e presso i ponti trovarono messer Bastiano Marciano sergente di Gaudenzio [Madruzzo]: gli spararono un colpo che lo trapassò da una parte all'altra e, passati i primi ponti, incontrarono il pescatore dell'ill. signor Fortunato cui spararono di nuovo quattro colpi che lo trapassarono. Arrivarono fino al ponte levatoio nel momento in cui la guarnigione lo stava sollevando per cui ritornarono alla piazza gridando *"ammazza, ammazza"*, corsero alla scala del palazzo del podestà, trovarono chiuso il portone e, accorgendosi che il podestà era all'interno senza possibilità di ricevere aiuto, gridarono *"focho al Palazzo"*. Il podestà, terrorizzato e impaurito dalla possibilità di morire, pensò di fuggire e con una scala salì *"sopra li coppi"* ma, temendo un eventuale incendio *"ritrovato un muro scoperto che va sopra una peschiera vicino all'orto del Palazzo, da quello ancor che altissimo, e quasi impossibile a credere da chi lo vide, saltò in detta peschiera ove tra l'acqua e il fango si sommerse sin' al mento et si fracassò tutta la vita senza però rompersi membro alcuno et ivi stette fino alle otto ore della notte"*. Il conte e i suoi uomini nel frattempo entrarono nel dazio dove ruppero il banco e rubarono i denari dei dazieri e gli abiti come emergerà successivamente nel processo. Dal dazio, attraverso una porta solitamente chiusa, entrarono nell'abitazione del podestà, ruppero tutte le serrature sia delle porte che delle casse e cercarono con accanimento il podestà in ogni angolo per ammazzarlo; non avendo trovato ne' lui ne' il suo servitore, che si era salvato salendo *"sopra"* un camino, lo derubarono di tutto comprese le sue vesti per cui il podestà rimase solo *"co'le vesti bagnate, cioè un giuppone e un paro de calze che haveva indosso quando fuggite, per il che li è convenuto pigliarne a prestito per vestirsi"*. Il danno arrecato al podestà ammontava a più di 120 scudi. Non paghi di tanti omicidi commessi e di tanto sangue sparso ferirono il *"bottaro"* Iseppo Mora con un colpo di archibugio ad un ginocchio cosa che rese necessaria l'amputazione dell'arto con grave pericolo per la sua vita, si diressero alle stalle del signor Fortunato dove uccisero uno stalliere e cinque cavalli di gran valore *"et un paro de mulli bellissimi"* poi con la forza penetrarono nelle case degli osti mangiando e bevendo senza pagare.

Si dice che quella notte furono visti molti uomini a piedi e a cavallo nelle campagne circostanti e che il conte avesse intenzione di dirigersi verso i quattro Vicariati per saccheggiare anche quei luoghi, cosa credibile in quanto subito dopo essere sbarcato, aveva rispedito al largo tutte le sue imbarcazioni. Contemporaneamente a lui era sbarcato nel porto un messo mandato dai signori Rettori di Verona per avvisare il signor Fortunato delle intenzioni del conte. Quest'ultimo intercettò e lesse la lettera del messo e fece *"dar da cena al messo, et poi gli minacciò che subito cenato dovesse preparar il collo, che lo volea far appichare"*. A questo punto il conte, vistosi scoperto, cambiò idea e alle sette del mattino rubò una barca delle più grandi nel porto e si imbarcò diri

*segue in ultima*



# **SIAMO TUTTI SULLA STESSA BARCA:**

## **Piccoli suggerimenti del comandante**

Il prendersi cura del proprio equipaggio, nel senso di avere per chi sale a bordo un'infinità di piccole attenzioni, non è contemplato tra i "doveri del comandante" previste dalle direttive del nostro circolo. Eppure, nella realtà, ognuno di noi capobarca, specie se al comando di un equipaggio molto turistico/inesperto, dovrebbe preoccuparsi di dire, mostrare, spiegare e ripetere tutte quelle elementari nozioni che aiutano a muoversi a bordo con più tranquillità e sicurezza.

Come già detto : nulla è scontato.

Quello che andrò a scrivere, nelle varie puntate, saranno pillole di saggezza per una convivenza ideale fra varie persone che, nel bene e nel male, fra bellezze infinite e problematiche intestinali, fra lievi brezze e freddissime tramontane, vivranno assieme a noi l'entusiasmo di essere "sulla stessa barca"

Non è poco frequente che l'appassionato che sale per la prima volta creda di dover stare a piedi nudi in barca per non sporcare. E' giusto non sporcare, ma è altrettanto giusto e utile, in navigazione, specie durante le manovre, avere ai piedi un bel paio di scarpe. Certo dovranno essere scarpe con suola di gomma chiara, da barca, antisdrucciolo. Ve ne sono di molto leggere per la stagione estiva e di più pesanti per la navigazione invernale, ma, non appena il vento rinfresca e il mare aumenta è consigliabile utilizzare gli stivali da barca con soles antisdrucciolo. Le manovre a piedi nudi sono spesso occasioni per prendere dei dolorosissimi colpi alle dita dei piedi o dei pestoni dai propri compagni di navigazione. Si potrà restare scalzi sottobordo o in coperta durante le fasi tranquille della navigazione.

L'ottima ed impareggiabile organizzazione del nostro Lorenzo ha sempre prenotato periodi e luoghi in cui il problema meteorologico è ridotto alle condizioni: bello, bellissimo, ma non sempre è così. Ci sono, infatti, giornate in cui il tempo, anche guastandosi brevemente, causa degli sbalzi di temperature considerevoli. Il passaggio fra il caldo e il freddo è causato anche da una semplicissima manovra che porti la barca da un'andatura portante ad una bolina. Per questo bisogna essere sempre pronti a mantenere la temperatura del corpo costante: è caldo - leva giacca; più caldo - leva gilè; è freddo- metti gilè, toglì gilè, metti maglione, piove - metti cerata. Noi lo chiamiamo abbigliamento a cipolla individuando nella cipolla o carciofo noi stessi. E' importante essere sempre coperti perché patire anche poco freddo può portare ad una sofferenza intestinale con il conseguente mal di mare che, come sappiamo, è la rovina, spesso, dell'intera giornata. Il problema del mal di mare verrà ripreso in un capitolo specifico; credo infatti che meriti un particolare approfondimento, perché per molti è proprio la paura di soffrirne che limita il loro sogno di poter partecipare ad una vacanza su un veliero in mezzo al mare.

Ritorniamo alla nostra barca, sulla quale ci stiamo preparando a salire.

Anche se l'uscita sarà di breve durata, è bene immedesimarsi totalmente in quello che stiamo vivendo perché, dopo un minuto dalla partenza, ci troveremo, a tutti gli effetti, in acqua libera, né più né meno liquida ed instabile di quella della grande attraversata oceanica. Per cui è meglio togliersi dalle tasche tutto quanto può accidentalmente cadere in acqua.

Come quella volta alla partenza dal porto di Kos che, al sottoscritto, nel movimento di togliere i parabordi, si sfilava il portafoglio dalla tasca della camicia non abbottonata, cadendo in acqua. Fu inevitabile un tuffo immediato, ma non sempre si ha la fortuna di essere ancora lenti in manovra, con l'acqua limpida di Kos e soprattutto non sempre l'acqua è calda da potersi tuffare.

Il lavoro di mettere e togliere i parabordi rimane comunque una delle manovre più usuali e responsabili della perdita degli occhiali, perché la faccia, in quel momento, è rivolta all'acqua soprattutto per chi, ancora neofita, è concentrato nella riuscita del nodo "parlato". Quindi assicurarsi gli occhiali al collo, con un semplicissimo sagolino e, naturalmente, .....imparare ad eseguire il nodo "parlato" con destrezza e velocità.

Ritorniamo allo svuotamento delle tasche: c'è di tutto! Orologi, telefonini, monete, chiavi, occhiali, accendini, sigarette, toscani che ritroviamo immancabilmente sul tavolo di carteggio, rendendo lo stesso praticamente inaccessibile. Il tavolo di carteggio va tenuto sempre libero per essere aperto ed usato, per cui vi consiglio di trovare, sottobordo o in pozzetto, la sistemazione ideale di tutti gli oggetti personali, per non trovarsi nel caos totale.

*Segue a pag. 9*



# **SIAMO TUTTI SULLA STESSA BARCA:**

**Continua da pag. 8**

In dinette :

A proposito di disordine, avete presente quando si torna a bordo con la “cambusa” appena fatta e come sembra impossibile trovare a tutto una sistemazione? Ecco, quello è un momento di caos, per cui consiglio di delegare a non più di due persone dell’equipaggio il compito della sistemazione di tutto il materiale, dando loro anche la responsabilità dell’individuazione, durante la navigazione, dei crackers ,delle acciughe o della nutella normalmente introvabili. Gli sportelli, in quadrato,vanno aperti quando servono e richiusi con il loro fermo quando si è preso ciò che serve. E’ vero che su alcune barche che montano fragilissimi e poco pratici gancetti di chiusura, bloccare gli sportelli è una vera impresa, ma è altrettanto vero che veder volare da un bordo all’altro bicchieri, piatti e posate, con qualche vasetto di marmellata aperto non è certo rassicurante.

Il W.C.

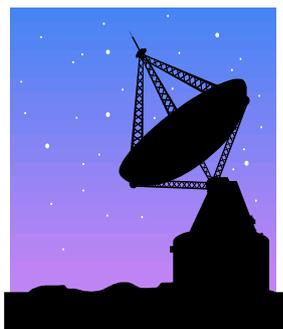
Fra i consigli del comandante, prima di iniziare una crociera, c’è indubbiamente l’addestramento all’uso del w.c.

Nei primi anni del circolo al seguito delle avventure del nostro presidente si usava come w.c. unicamente il bugliolo, ma dopo innumerevoli richieste e lamentele, finalmente le nostre barche sono fornite di un bagno od addirittura due. Il corretto uso del w.c. marino è, da sempre, argomento ostico da spiegare e talvolta da capire, ma è altrettanto indispensabile la spiegazione visto che, nel caso di otturazione, spetta a noi skipper il compito antipatico di ripristinare le tubazioni. Lo skipper che, per pudore o per non sembrare ossessivo, trascura la spiegazione su come si deve usare il w.c. marino è, prima o poi, destinato inevitabilmente a doverne smontare la pompa per sbloccarlo. E parlo per esperienza personale, visto che mi sono trovato in questa situazione, durante la crociera greca del 2006: di chi sarà stata la colpa? forse di qualcuno dell’equipaggio che non aveva chiesto sufficienti informazioni, ma sicuramente mia per non aver dato regole precise all’uso del wc.

Il w.c. marino,se usato bene funziona sempre e senza intoppi. Usare bene significa soprattutto non vederlo come una pattumiera: evitare di gettare corpi solidi, anche se piccoli, non gettare carta ma, se necessario, usare solo carta igienica, ma in quantità ridotta. Comunque è bene non forzare mai sulla pompa. Se è dura, può darsi che il wc sia intasato (come già detto può succedere se si è buttato troppa carta igienica o altro ) o più probabilmente che la presa a mare o lo scarico siano chiusi.

Dopo l’uso, pompate sempre abbondantemente e inserite l’entrata dell’acqua esterna, dopo di che pompate ancora per svuotare completamente la tazza. In caso contrario, a barca sbandata, quell’acqua potrebbe rovesciarsi sul pagliolo . Infine ricordatevi, specie se la barca sbanda , di richiudere le valvole della presa a mare e dello scarico.

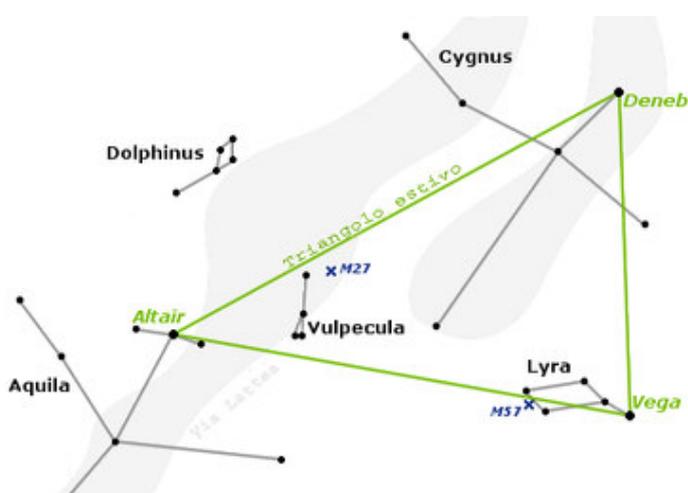
Fabio



# TELESCOPI IN COPERTA:

## Il triangolo estivo

Nel mese di Giugno, in direzione Est-Nord-Est, fa la sua prima apparizione il caratteristico triangolo Estivo, vero e proprio marcatore stagionale, tipico del cielo della stagione calda. Non è una costellazione, ma un asterismo, un grande triangolo ideale che unisce le tre stelle principali del Cigno, della Lyra e dell'Aquila e cioè, rispettivamente, Deneb, Vega e Altair. In prima serata quest'ultima è ancora un po' bassa, ma a notte inoltrata tutto il Triangolo si vedrà benissimo, anche da zone assai illuminate. Se poi abbiamo la fortuna di trovarci in un'area più oscura (magari placidamente distesi sulla coperta della nostra barca ancorata in rada) potremo osservarlo in tutta la sua magnificenza, in piena Via Lattea.



La Lyra è praticamente costituita dalla sola stella Vega, che è la stella più luminosa del cielo d'estate e la quinta in assoluto di tutto il cielo, distando solo 27 anni-luce. Nella mitologia, la Lyra rappresenta l'arpa inventata da Mercurio e data ad Apollo che, a sua volta, la diede al figlio Orfeo. Quest'ultimo suonava una musica così bella da vincere la mano della ninfa Euridice. Sfortunatamente Euridice fu morsa da un serpente e morì. Accecato dal dolore, Orfeo scese nell'Ade implorando Plutone di rendergli l'amata. La sua musica fu così commovente da indurre Persefone a convincere il marito. Questi cedette, ma ad una condizione: durante la risalita Orfeo non si

sarebbe mai dovuto voltare a guardare indietro. Orfeo, preoccupato di non sentire i passi di Euridice dietro di sé, si voltò per assicurarsi che ci fosse ancora e la perse per sempre. Anche dopo la morte di Orfeo, la sua arpa, gettata nel fiume Ebro, continuò a suonare sino a quando Giove, forse infastidito da quella lagna continua, non la recuperò per porla tra le stelle.

L'aquila è riconoscibile perché ai fianchi di Altair sono disposte simmetricamente due stelline, proprio come le ali di un uccello. Secondo la mitologia, Zeus mandò l'aquila sulla terra in cerca di un coppiere per gli dei. L'aquila incontrò il bel Ganimede, figlio del re di Troia, intento a badare al gregge reale, e lo portò sull'Olimpo dove il giovane ottenne un impiego prestigioso e sontuosamente retribuito anche se, vista la frequenza delle libagioni divine, piuttosto faticoso. Secondo altri, l'aquila sarebbe quella mandata sempre da Zeus a divorare il fegato di Prometeo, reo di aver sottratto il fuoco agli dei per donarlo agli uomini. Il fegato di Prometeo, ogni volta che veniva mangiato, ricresceva e il supplizio era destinato a protrarsi in eterno, se non che Ercole liberò lo sventurato e scagliò una freccia contro l'aquila. La freccia mancò il bersaglio, ma ebbe l'effetto di allontanare il rapace, che ancora adesso si tiene a rispettosa distanza.

Il Cigno è facilmente riconoscibile, ed è anche molto bello da vedere, per la sua caratteristica forma a croce, tanto che nel passato da taluni era chiamato Croce del Nord. In tale configurazione si può vedere un cigno dal collo lunghissimo con le ali spiegate in volo. Il nome della sua stella maggiore, Deneb, deriva dall'Arabo e significa "Coda della Gallina", per il fatto che, per gli Arabi questa costellazione era detta appunto la Gallina. La più conosciuta leggenda legata al Cigno individuava in questa costellazione il dio Zeus che così si trasformò per amare Leda, che era in verità moglie del re di Sparta Tindaro. Sorvolando sulla moralità degli dei dell'epoca, diremo che da quella storia d'amore nacquero quattro figli (con cospicua ramificazione delle corna sul capo del povero Tindaro): Elena (che fece poi scoppiare la guerra di Troia), Clitennestra, nonché Castore e Polluce, i mitici Dioscuri, immortalati nella costellazione dei Gemelli.

Per finire, qualche cenno sul mese di Giugno. Nel calendario romano antico era il quarto mese ed aveva solo 29

*Segue in ultima*



## RASSEGNA STAMPA



Sul numero 7 di gennaio-febbraio 2008, ADRIATICO dedica la rubrica "Il circolo del mese" al Circolo Velico Rovereto, con un'intervista al nostro Presidente che ne tratteggia storia e attività.

Essere accomunati a circoli velici prestigiosi (come la Compagnia della Vela di Venezia, il più antico circolo della Laguna, o il Circolo Velico Riminese, creatore della mitica Rimini-Corfù-Rimini) non può che essere motivo di grande soddisfazione

# Per undas ad gaudium...

## Il Circolo Velico Rovereto

di Nicoletta Mai



Sul numero 248 del Dicembre 2007 di Bolina, il nostro socio Carlo Lucchi, di ritorno dalla crociera in Svezia, scrive per rimarcare l'esempio di civiltà "marina" che sono gli Scandinavi. Procedure semplici, rapide e volte a favorire la comodità dell'utente, prezzi contenutissimi (a dispetto dell'alto costo della vita nei Paesi del

Nord) sia per il noleggio dell'imbarcazione, che per i pernottamenti nei marina, numerosi, puliti e ben attrezzati, ancorchè non lussuosi.

Ah, se avessero anche il nostro clima...

Vi siete goduti il sudore delle fronti e l'inchiostro delle penne di Leo Amadori, Pier Luigi Baroni, Fabio Francesconi, Maurizio Gecchele, Gian Luca Giuliani, Daniela Gualazzi, Carla Marchelli, Silvia Moretti, Lorenzo Prezzi,

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 [cvr.rovereto@yahoo.it](mailto:cvr.rovereto@yahoo.it)

Gian Luca

Tel. 0464 423520

e-mail [gianluca.giuliani2@tin.it](mailto:gianluca.giuliani2@tin.it)



# LA CROCIERA DI AGOSTO

## La lunga rotta del Giorgione

### *il preludio*

Il nostro giovane socio Giorgione, al secolo Piccolroaz Giorgio, ha iniziato nell'estate 2007 la sua lunga rotta effettuando assieme ad altri amici una navigata d'altura un po' più lunga del consueto, esattamente da Portorose in Slovenia a Dubrovnik in Croazia e ritorno, per un totale di circa 800 miglia. Per qualche socio del circolo, la voglia di navigare a lungo raggio è sempre più forte, non bastano più le brevi crociere vacanziere dove si fanno di volta in volta sempre meno miglia e non necessariamente sempre vela, ma emerge sempre più forte la voglia di volgere la prua quasi senza mai fermarsi, solo per il puro piacere di andare per mare all'avventura. Cosicché, in breve tempo, a luglio scorso, riuscimmo a comporre velocemente un equipaggio, formato dallo skipper Giorgio e i suoi prodi amici, Gianni, Paolo, Pier e Lorenzo, che a bordo del Comet 12 chiamato Creola, imbarcazione di quaranta piedi dello storico cantiere "Comar", iniziammo quella che fu definita la lunga rotta del Giorgione, o meglio il preludio di una rotta ancora più lunga da eseguire nel 2008.

Il periodo prescelto, incastrato tra vacanze familiari e discussioni con mogli, fu quello non ben definito di fine luglio inizio agosto, valutando una vacanza a dire di pochi giorni "elastici" per comunque rientrare entro il giorno dieci agosto.

Valutata la rotta che fissava come meta e giro di boa Dubrovnik, le soste indicative soprattutto in funzione della sicurezza e rifornimenti, visto il meteo che dava per i primi giorni in genere regime di brezza per poi modificarsi con delle forti perturbazioni temporalesche comunque di carattere estivo, salpammo da Portorose giovedì due agosto alle otto del mattino.

Una bella brezza di mare ci porta al primo ingresso doganale nello stato croato a Parenzo, in quanto Umago, pur più vicino a Portorose, è sempre in quel periodo sovraffollato (in modo particolare quest'anno, che è stata modificata pesantemente la burocrazia d'ingresso e d'uscita) e poi via, senza più problemi di confini, ci scorreva sulla nostra sinistra tutta l'Istria con al suo estremo sud il faro di Porer e quindi il Quarnaro, la barca filava sempre con regime di brezza a sei nodi scorrendo le isole di Unije, Lussino e Premuda dove arrivammo al tramonto.

Il gruppo si era oramai affiatato e tutti volevano timonare e comunque a proprio modo partecipare con piacere al viaggio. Stabiliti i turni di notte ricordo che mi trovai al timone assieme con Gianni, verso Pantera a nord della Dugi Otok con una leggera brezza di terra e la luna che faceva capolino ad est, cercando di veleggiare in quel immenso piacere di pace di quiete e di bellezza naturale.

Il giorno seguente venerdì, tenendoci sempre le Incoronate sulla nostra sinistra, valutando che i luoghi per il rifornimento di carburante non erano moltissimi, abbiamo attraccato nel pomeriggio a Rogoznica sul continente croato. Fatto il pieno, subito partenza verso Hvar e precisamente sull'isola di Palmizana, dove riuscimmo a trovare in qualche maniera un posticino quando iniziava un forte vento temporalesco oltre i trenta nodi.

Sabato mattina il vento cambiò a regime di bora, che con raffiche sempre oltre i trenta nodi e mare quasi in burrasca ci mandava velocissimi verso Dubrovnik passando ad ovest di Korcula e poi tra Lastovo e Mljet. Il pomeriggio, più ci avvicinavamo alla meta, vedevamo da lontano quelle che ci sembravano nubi, ed invece non era altro che un pericoloso incendio alimentato dal forte vento, che imperversava da giorni tutto attorno a Dubrovnik. Il porto dell'ACI si trova in fondo ad un profondo fiordo a nord del centro abitato, cosicché ci trovammo con un vento oltre i cinquanta nodi in prua a dover con un po' di ansia, cercare di risalire il fiordo sperando di trovare un posto al già sovraffollato marina. Come sempre, in qualche maniera ce la caviamo e siamo riusciti a trovare ormeggio all'inglese, a fianco di una barca croata fuori dal marina. Era d'obbligo ringraziare alla maniera del circolo con una bottiglia di spumante.

L'imbarcazione Creola era quindi sabato sera arrivata a Dubrovnik, a metà della nostra prima lunga rotta. Il giorno seguente, relax totale e visita alla splendida città che malgrado l'incendio ed il fumo che la circondava, manifestava tutta la sua bellezza storica.

Il lunedì mattina si doveva salpare per la rotta di ritorno, che era prevista meno corsaiola e con più soste, e quindi ancora prima dell'alba quando ancora era notte, sentito lo strepito delle fiamme che si avvicinavano minacciose al porto decidemmo in fretta di salpare. Sempre con vento da nord est, facemmo una bella bolina in

*Segue a pag. 12*



# LA CROCIERA DI AGOSTO

**Continua da pag. 11**

direzione di Hvar, ormeggiando la sera nella rada dinanzi alla cittadina. Eravamo all'ancora assieme a molte altre imbarcazioni, cenando e ammirando nella quiete più assoluta quello splendido scenario.

Martedì spesa in pescheria, perché il solo pesce pescato alla traina non bastava, al fine di cucinarlo alla griglia con il barbecue della Creola, in qualche baia alle isole Incoronate. Il vento stava leggermente girando da sud, sulla nostra rotta ancora pieno di gasolio a Rogoznica e quindi nel pomeriggio al gavitello in una bella rada dell'isola di Zirje a sud delle Incoronate. Grande cena di pesce alla griglia bagnata da un buon vino bianco, invidiata da tutti i nostri vicini di rada che ammiravano la nostra poppa attrezzata da cucina, in quello splendido luogo naturale sotto un manto di stelle.

Mercoledì all'alba, mentre tutti dormono io e Pier togliamo gli ormeggi, e salpiamo verso il canale delle Incoronate. Un bel vento da sud ci spinge tra questo splendido arido scenario di isole, con il nostro bel gennaker potente, mentre a otto nove nodi sfilavamo in questo corridoio tra altre imbarcazioni di tutti i tipi che vi transitavano. Uscita dalle Incoronate attraverso lo stretto passaggio di Katina, lasciando Telascica sulla nostra sinistra, e poi su in risalita verso nord, per approdare a sera al posto del traghetto nel porto di Borzava. Il meteo dava avvisi di burrasca ed il tempo si vedeva che assumeva delle brutte sembianze, cosicché giovedì salpammo alla volta dell'Istria. Sotto un cielo nero, ci lasciavamo le isole di Molat e Premuda sulla nostra destra e dinanzi a Lussino ci coglie un bel temporale con poco vento ma soprattutto pioggia e fulmini. Tutto attorno a noi era sempre più brutto, in particolare sulla costa verso est, e decidemmo allora di tirare dritto con un bel vento al traverso, attraversare il Quarnaro per arrivare la sera nel marina di Veruda appena a sud di Pula. Bagno nella baia a sud del marina e quindi cena in un buon ristorante da noi già conosciuto.

Venerdì ci separavano da Portorose solo quaranta miglia, salpammo al mattino con un bel sole e vento al traverso che velocissimi ci spingeva a destinazione. Più risalivamo più il tempo peggiorava, mostrando sulla nostra rotta dei bei temporali e soprattutto un bel mare formato di prua con poco vento, che ci ha costretto ad una risalita a motore quasi di bolina tenendo sempre la barca al mascone. La corsa era quindi con il brutto tempo che prima o dopo avremmo certo incrociato. Uscita dallo stato croato a Umago e poi velocissimi verso Portorose, ove nella baia antistante il porto decidemmo di rimanere con leggero abbrivio e prua al vento, fin tanto che non passava un brutto temporale che oscurava tutto. Più di un'ora in balia degli eventi e quindi Giorgio ad ormeggiare la Creola nel suo posto barca. In carenza alimentare, abbiamo subito imbastito un "pastone" squisito, buttandoci dentro tutte le cibarie a disposizione.

Riordino e poi rientro da qualche nostra moglie "super incazzata", forse parlo solo della mia, ricordando per mesi ed ancora adesso mentre a gennaio 2008 sto scrivendo questa piccola breve nota, quella bellissima avventura di mare vissuta assieme.

### *il seguito*

La lunga rotta, oramai un tarlo nei nostri pensieri, sembra che continui anche per il 2008 e precisamente, se tutto va bene, con l'itinerario Portorose (Slovenia) - Istanbul (Turchia) e ritorno. Speriamo nella partecipazione di numerosi validi amici e amiche del circolo, perché il viaggio è lungo (almeno due mesi da dividere con soste al fine di effettuare imbarchi e sbarchi) per complessive 2400 miglia in rotta. L'articolo a seguire sul prossimo numero del giornalino

Lorenzo



## **POGGIORZA: un po' di tecnica**

### **QUANDO E PERCHÈ CAMBIARE IL PROFILO DELLA VELA.**

Si è detto che più il vento è forte, e più bisogna appiattare la vela e, aggiungiamo ora, aumentare eventualmente un po' lo svergolamento per permetterle di «scaricarsi» in alto. Per smagrire la randa possiamo anzitutto scarcellarla sottovento e cazarla, perché in questo modo la scotta lavora quasi esclusivamente per abbassare il boma (è il carrello in questo caso che regola l'angolo di incidenza del vento). Attenzione però a non esagerare, potremmo ridurre troppo lo svergolamento.

Strano a dirsi, con vento forte, e rendendo meno potenti le vele, incrementiamo le prestazioni della nostra deriva. Questo perché così facendo, riduciamo lo sbandamento e quindi lo scarroccio. Al contrario, con vento leggero, bisogna aumentare la convessità e limitare lo svergolamento, per rendere le vele più potenti. Se però il vento è molto debole (0-4 nodi), è bene smagrire di nuovo, perché l'aria muovendosi a bassa velocità tende a staccarsi sottovento alla vela in quanto dovrebbe seguire una curvatura molto marcata, causando un crollo radiale della portanza.

Simili ragionamenti si possono fare in relazione alle andature. Dalla bolina stretta verso la poppa, man mano che veniamo alla puggia, è bene rendere più «panciute» le vele e ridurre lo svergolamento. Quindi spesso, vorremmo smagrire e nello stesso tempo non ridurre troppo lo svergolamento, o ingrassare e contemporaneamente limitare lo svergolamento della vela. L'unica manovra che mette d'accordo questi nostri desideri, è quella del carrello del fiocco (spostandolo verso poppa, si smagrisce e si svergola la vela, mentre spostandolo verso prora, si ingrassa e si limita lo svergolamento).

Ad esempio, se si vuole smagrire la randa tesando la base e/o la drizza, il cunningham, il vang, la scotta (con il carrello sottovento), bisogna ricordarsi che così facendo, riduciamo anche lo svergolamento che magari invece, vorremmo mantenere.

È dunque d'importanza fondamentale tenere sempre presente l'interazione fra le varie regolazioni, per trovare il miglior compromesso tra convessità e svergolamento. Tutte le manovre inoltre, collaborano all'effetto finale voluto, ma non tutte con la stessa intensità. È praticamente impossibile generalizzare e dare consigli precisi, su quali regolazioni fare per raggiungere le massime prestazioni, in tutte le andature. Ogni barca è diversa dall'altra, non esistono due vele uguali e ci sono infinite combinazioni di vento e di mare a cui doversi adattare.

Tenendo presenti gli effetti, principali e secondari, che si ottengono operando su ogni singola manovra, bisogna provare e riprovare, cambiando una sola variabile alla volta, per raggiungere il miglior risultato, verificando di volta in volta gli effetti che questi cambiamenti apportano ai tell-tales sulle vele, e alle prestazioni della barca.

Dopo queste numerose prove, ci possiamo fare un'idea sulle diverse regolazioni da apportare alla nostra deriva per ottimizzarne il rendimento. A noi basta solo un'idea naturalmente. Il derivista regatante invece, si prepara (dopo aver testato la barca nelle varie situazioni, ed averla confrontata con le prestazioni di altre barche uguali), una vera e propria tabella dove, per ogni andatura e intensità di vento, è segnato il grado di variazione di ogni singola manovra

### **QUALCHE CONSIGLIO PRATICO**

Alla luce di quanto abbiamo detto finora, cerchiamo di ottimizzare la regolazione di randa e fiocco considerandoli separatamente. Ricordiamo però, che non c'è mai una vela più importante dell'altra, ma che c'è sempre una stretta interdipendenza poiché il maggior rendimento del fiocco è dato da una randa efficiente. Quando si interviene sul fiocco, infatti, bisogna quasi sempre intervenire anche sulla randa, e viceversa.

Proviamo a mettere a segno il fiocco. Prima di tutto regoliamo la tensione della drizza in base all'intensità del vento. Se notiamo una piega verticale lungo la caduta prodiera, vuol dire che abbiamo tesato troppo la drizza. Allentiamola un po' fino a far sparire la piega. Se invece l'abbiamo allentata troppo, ce ne accorgiamo dallo strallo che va in tensione (con il fiocco alzato è corretto averlo in bando), e dal profilo non rettilineo della caduta prodiera. Riprendiamo quindi un po' di drizza fino ad eliminare questi difetti. Poi, regoliamo la tensione delle scotte osservando le utili indicazioni fornite dai tell-tales (se ci sono), e ragioniamo sulla posizione del carrello di scotta. Se vediamo sbattere grossolanamente la balumina, diminuisce lo svergolamento verso prora (si

*Segue a pag. 14*



## **POGGIORZA:**

### **Continua da pag. 13**

tende la balumina, diminuisce lo svergolamento e si apre la base). Se invece è la base a sbattere, proviamo col carrello più verso poppa (si tende la base, aumenta lo svergolamento e si apre la balumina).

Anche i tell-tales ci possono aiutare per regolare il carrello di scotta, e quindi lo svergolamento. Se alle diverse quote sono tutti regolarmente distesi, è segno che il carrello è nella giusta posizione. Se il filo più alto di sottovento non è a posto, significa che la vela è poco svergolata, e il carrello va spostato verso poppa. Se invece è il filo più basso di sottovento a non essere a posto, significa che la vela è troppo svergolata, e il carrello va spostato verso prora.

Capito il funzionamento dei tell-tales, si può fare un analogo ragionamento guardando il filo più alto e quello più basso di sopravvento. In tutti i casi comunque è bene, ogni volta che si sposta il carrello del fiocco, regolare nuovamente la scotta perché, seppure lievemente, il carrello influenza anche l'angolo di apertura della vela.

Proviamo ora a mettere a segno anche la randa. Prima di tutto regoliamo la drizza e il tesabase. Con vento debole e andature strette, per aumentare il grasso, si può tollerare anche qualche grinza lungo la caduta prodiera o lungo la base (questo è possibile perché, a differenza del fiocco, il flusso del vento sulla randa è comunque disturbato dall'albero e dal boma). In poppa queste grinze dovrebbero svanire ma, se per il troppo poco vento, così non fosse, è meglio riprendere un po' di drizza e un po' di tesabase per avere più superficie di vela esposta. Con vento forte invece, come abbiamo già visto, caduta prodiera e base, devono essere ben tesate. Sarà la solita brutta piega, parallela all'albero o al boma, ad indicarci quando abbiamo esagerato.

I tell-tales, che nel caso della randa, sono applicati quasi sempre solo lungo la balumina (perché il flusso dell'aria sul bordo d'entrata è meno cruciale), servono anche, come abbiamo visto per il fiocco, a controllare lo svergolamento. Se i fili segnamento sono regolarmente distesi, a tutte le quote, la randa ha il giusto svergolamento. Se il filo più alto tende sottovento, e/o quello più basso sopravvento, significa che la randa è poco svergolata. Lo è troppo invece, se è il filo più basso a tendere sottovento, e/o quello più alto sopravvento.

Spendiamo due parole anche per il vang e per il meolo. Il primo, che quasi non viene utilizzato di bolina (se non per stabilizzare il boma con onda formata), messo in tensione nelle altre andature, collabora a smagrire la vela e soprattutto riduce lo svergolamento. Con vento forte, in poppa piena e prima di ogni strambata, è bene non averlo mai troppo tesato, per sollecitare di meno il boma che, passando violentemente sull'altro lato, potrebbe rompersi. Attenzione però a non commettere l'errore opposto: allentandolo troppo prima di strambare, si potrebbe incorrere nella strambata involontaria.

Per quanto riguarda invece il meolo (cimetta interna all'orlo della balumina del fiocco, e qualche volta anche della randa), diciamo subito che è bene usarlo con parsimonia, per non rischiare di creare grosse turbolenze al flusso d'aria in uscita. In generale, si mette in forza solo qualora, nelle andature strette e con vento forte, la balumina sbatta vistosamente (frenando la barca), e non si sia riusciti a fermarla prima con le altre regolazioni. Inoltre si può tentare una lieve tensione del meolo, con poco vento e nelle andature portanti, per creare un pò di «unghia» lungo la balumina e aumentare così il grasso della vela. Oppure nelle andature strette, se il vento è veramente poco, si può provare a mettere leggermente in forza il meolo del fiocco, vela che a differenza della randa non è provvista di stecche e boma, e che in questo modo potrebbe avere una balumina più in forma.

#### **FLESSIONE DELL'ALBERO**

Gli alberi, specie quelli delle derive, hanno la caratteristica di essere flessibili. Si possono e si dovrebbero flettere, solo verso poppa e/o lateralmente sottovento. In tutti e due i casi comunque, ciò provoca principalmente, vedremo poi come, l'appiattimento della randa e la chiusura della sua balumina.

La flessione che si dà dall'albero dipende quindi dall'intensità del vento. Con venti leggeri è bene che l'albero sia dritto, per conferire maggior convessità alla randa. Questi inarcamenti dell'albero possono avvenire naturalmente sotto raffica, o essere voluti e quindi provocati dall'equipaggio, con l'uso del vang e/o del carrello e della scotta di randa combinati insieme. Nelle andature strette il carrello sottovento e la randa bene cazzata, inclinano il boma verso il basso. Questo esercita una tensione sulla balumina che tira la testa d'albero verso poppa. Così facendo il boma, attraverso la trozza, spinge sull'albero facendolo inarcare verso prora. La pancia che questo fa in avanti, appiattisce la vela stendendo anche la concavità lungo la caduta prodiera.

*Segue in ultima.*

(continua da pag. 3)

la profondità di un buco tra gli scogli, cadendovi rovinosamente dentro. Notte all'ancora poco rilassante perché cadevano nella baia forti raffiche, che davano degli strattoni alla catena mettendo in serio pericolo l'ancoraggio stesso.

Venerdì partenza verso Rodi porto, ancora con un forte vento da nord est che ci costringeva ad una bella e veloce bolina larga. Ancora velocissimi e sempre a vela, arriviamo quindi nel porto ove attracciamo per passare assieme l'ultima sera con visita alla bella città di Rodi.

Dimenticavo di raccontare: sulla barca del "Giorgione", come sempre burloni e mattacchioni, quest'anno hanno pensato bene di travestirsi da pirati, con attacchi vari alle barche iniziati ancora il primo giorno presso l'isola di Simi, anche se sbagliando bersaglio, perché, se non ricordo male, hanno aggredito un gruppo tedesco. Pirati che l'ultima sera a Rodi, con la loro simpatia e bel travestimento, hanno allietato tutti noi ed anche molti altri turisti.

Sabato mattina, come sempre consegna barche, autobus verso l'aeroporto, volo verso Atene e poi Milano, e quindi rientro a Rovereto, lasciando alle nostre spalle una delle più belle crociere velistiche del nostro circolo.

Lorenzo

(continua da pag. 7)

gendosi a sud affermando che se quella notte fosse riuscito ad entrare nella Rocca *"volea tagliar tutti a pezzi sino le galline ma che quello no' ha potuto far questa volta, lo farà un'altra volta"*.

Quella notte furono sparati oltre duecento colpi e non si sentiva altro che gridare *"ammazza, ammazza, brusa, brusa, fogo, fogo et altre parole iniuriosissime"*.

Quel giorno, che sulle prime si era prospettato infruttuoso, non avevo capito perché in alcuni stemmi Menghin, la punta dello scudo fosse caricata della Croce di Malta, ma avevo scoperto, tra i membri del CVR, i volti per un film neorealistico. Da grande farò il regista di successo.

Pier

(continua da pag. 10)

giorni; il trentesimo fu aggiunto con la riforma operata da Giulio Cesare. Il nome pare che derivi da Giunone, moglie di Giove e protettrice del matrimonio e delle partorienti.

Il 21 (solstizio d'estate) alle 24 inizia ufficialmente l'estate. In tutto il mese, la variabilità della lunghezza del giorno è molto contenuta, pressoché impercettibile: dall'inizio di Giugno fino al 21 si guadagna no appena una decina di minuti, mentre nei nove giorni che portano alla fine del mese torneremo a perdere circa un paio di minuti di luce. Questa stabilizzazione del comportamento del sole sta alla base dell'etimologia del termine solstizio (dal latino "sol stat" = il sole si ferma).

Gian Luca

(continua da pag. 14)

Nelle andature portanti invece, la notevole apertura della randa non permette a scotta e carrello di essere efficaci, delegando così al vang il compito di flettere l'albero, per appiattare la vela con vento forte e/o ridurre l'eccessivo svergolamento. In questo caso però il vang in tensione flette l'albero, oltreché verso poppa, soprattutto lateralmente sottovento.

La flessione dell'albero provoca anche un cambiamento di tensione alla drizza del fiocco, influenzando così anche la convessità e lo svergolamento della vela di prora, che si dovrà quindi regolare nuovamente.

Con molto vento infine, quando l'albero è molto flesso, lungo la caduta prodiera della randa si formano delle pieghe trasversali che si possono eliminare, o quantomeno attenuare, mettendo in forza il cunningham. Ricordiamo di mollarlo poi, se vogliamo raddrizzare l'albero.

saluti a tutti e buon vento.

Maurizio