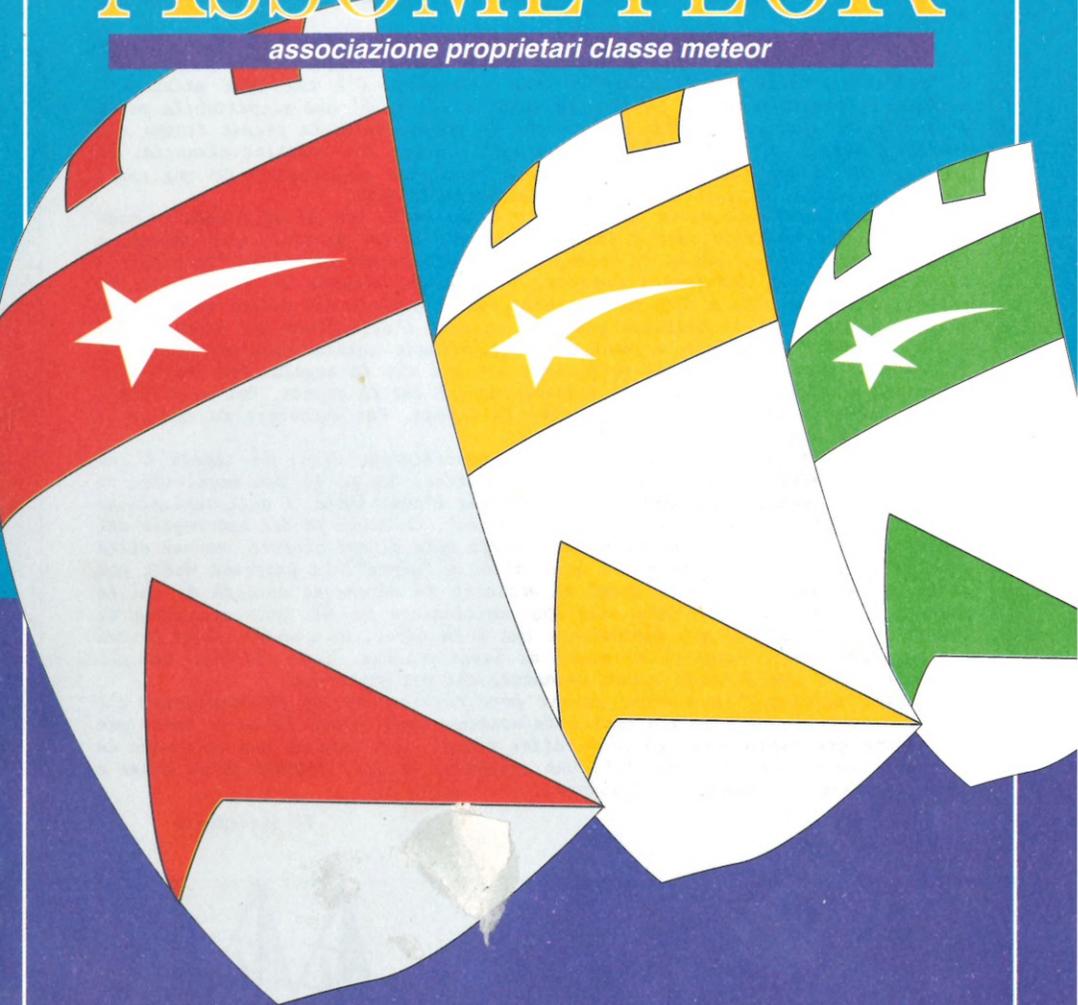


NOTIZIARIO

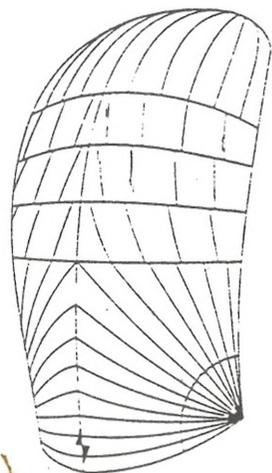
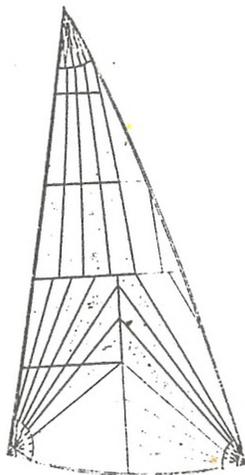
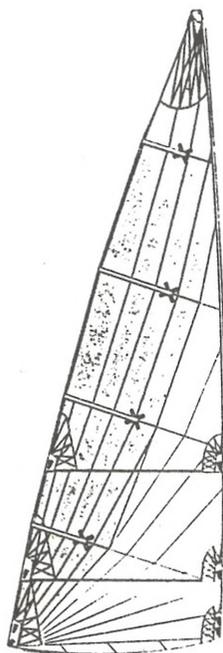
ASSOMETEOR

associazione proprietari classe meteor



MENSILE - ANNO VI - N. 2 - GIUGNO 1993

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - GRUPPO III/70



ABBIAMO INGRANDITO
I PARTICOLARI VINCENTI



Banks Sails

AVANGUARDIA
E TRADIZIONE



INTERNATIONAL SAILS-VELE INCARBONA

Via Passo Buole, 209 - Fiumicino-Roma - Tel. e Fax 06/6581983

VINCITORE DUE VOLTE CONSECUTIVE DEL CAMPIONATO
INVERNALE DI FIUMICINO DELLA CLASSE "METEOR"

DALLA SEGRETERIA

TUTTI AL TRASIMENO!

Ormai ci siamo. Mancano pochi giorni al Campionato. Pochi ma sufficienti per dare una lisciata alla pancia della barca, caricarla su un carrello e presentarsi a Castiglione. Mi rivolgo naturalmente a chi è ancora incerto. Al Campionato non si può mancare. Il Campionato è per tutti. Chi manca, o è bloccato da insuperabili oggettivi impedimenti, o...non ama abbastanza il suo Meteor.

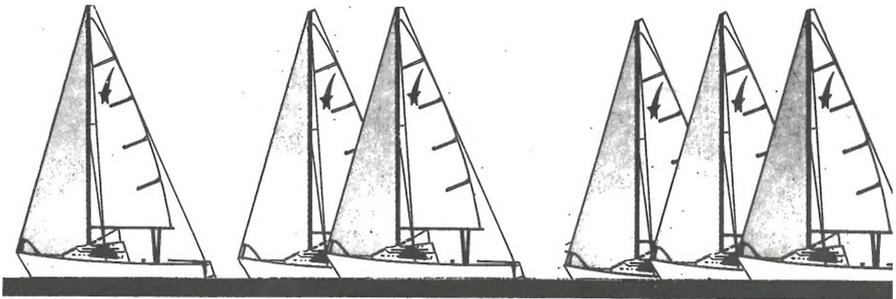
Per la verità c'è anche chi ama moltissimo la nostra piccola grande barca, ma non ama le regate. E' a questi amici che vorrei fare un discorsetto. Mi pare che i "refrattari" alle regate siano di due categorie. C'è chi "per principio" rifiuta le competizioni in genere, in tutti i campi. E' una rispettabile presa di posizione ideologica. C'è inoltre chi la competizione la prende troppo sul serio, e soffre, e si arrovella se non vince; e per non soffrire rinuncia. Il primo è un blocco ideologico; il secondo un blocco psicologico. So che non è facile smontarli, ma qualche tentativo lasciatemelo fare.

Bisogna prendere le mosse dall'essenza della vela. Non si va a vela in modo qualsiasi. Non ha senso. Non è fare vela issare un po' di tela, come capita, e lasciare che il vento faccia il resto; magari solo perchè il motore "fa rumore". La vela, per sua intrinseca essenza, è continua ricerca di perfezione. Il piacere del fare vela è dato dalla sensazione di armonia tra vento, vele, scafo e mare. Armonia che si realizza quando è massima l'efficienza del rapporto tra vento e vele, tra scafo e mare. Ma per attuare questa ricerca, anzi per "educare" a questa ricerca di perfezione non c'è che la regata. Per imparare a manovrare al meglio in condizioni estreme non c'è che la regata. Per conoscere i limiti della propria barca non c'è che la regata. Per conoscere ed elevare i propri limiti non c'è che la regata.

Ora a chi rifiuta "per principio" la competizione dico: la regata è una competizione particolare, diversa da tante altre; la si fa per migliorare sè stessi e il proprio mezzo più che per umiliare l'avversario. E agli ansiosi che non sopportano di perdere dico: nessuno "perde". Chiunque fa del suo meglio nei limiti delle imperfezioni della barca e delle vele di cui dispone, nonchè della sfortuna che gli tocca, sconta i suoi alibi e "vince". La prossima volta poi andrà ancora meglio. Se poi dovrà riconoscere la superiore abilità di chi lo precede, niente di male, non sarà una umiliazione ma un sano esercizio di umiltà. L'importante è non dimenticare che è un gioco, un granbel gioco in cui bisogna cercare di vincere, ma anche di saper perdere. E non so cosa sia più difficile. Una cosa è certa: perde veramente chi non partecipa.

Questa "filosofia" può anche essere poco convincente, ma al Campionato c'è dell'altro. Il Campionato Italiano è la nostra Grande Festa. Ci si va anche per incontrare gli amici, per vedere le altre barche, per passare una settimana in allegria, in un ambiente "pulito". Una parentesi felice, lontana dalle grane e dalle zozzerie. Ci vediamo al Trasimeno!

Il Segretario



DALLA SEGRETERIA

CONSIGLIO DI CLASSE

Cogliendo l'occasione della presenza al Trasimeno di tutti i Capiflotta (almeno spero) per il Campionato Italiano, ho convocato il Consiglio di Classe per il giorno 26 giugno a Castiglione del Lago, presso il Club Velico Castiglione.

I principali argomenti all'ordine del giorno saranno:

- Approvazione del bilancio consuntivo 92 e di previsione 93.
- Revisione dello Statuto.
- Perfezionamento del Regolamento di Stazza.
- Proposta di introduzione del fiocco "olimpico".
- Data di svolgimento del XXI Campionato Italiano a Salerno, nel 94.
- Data della finale del "Trofeo Meteor Match" 94 a Trani.
- Sede del XXII Campionato Italiano nel 95.

Invito tutti i Soci che hanno qualcosa da dire sui suddetti argomenti a parlarne con i rispettivi Capiflotta, ai quali nel frattempo invio in via preliminare una nota informativa sui suddetti temi.

Il Segretario

LA CLASSE CRESCE

Quando diciamo in giro e scriviamo sulle riviste che la Classe Meteor si è ripresa ed è in pieno sviluppo non bluffiamo. Le cifre, che non sono opinioni, lo confermano ampiamente.

Siamo arrivati a oltre 140 Soci Proprietari (mancano ancora alcuni ritardatari), con un incremento del 40% rispetto all'anno scorso. Le Flotte che più hanno contribuito a questo incremento sono quelle del Garda, di Chioggia, del Trasimeno e di Salerno: hanno all'incirca raddoppiato il numero di Soci; quella del Garda addirittura quadruplicato: da 4 a 16 vuol dire che più che un incremento si è trattato di un risveglio.

E' significativo un fatto: a parte la Flotta del Trasimeno, che si giova dell'essere quest'anno sede del Campionato, tutte le altre che hanno tanto incrementato la loro consistenza sono, vedi caso, quelle in cui col '93 è cambiato il Capoflotta. Non credo che sia soltanto un caso: l'avvicendamento nei posti di responsabilità organizzativa in genere dà buoni frutti.

Anche per quanto riguarda i Soci Simpatizzanti c'è un incremento del 40%: da 30 a 42 a tutt'oggi. Ma non possiamo essere troppo soddisfatti. Sono ancora cifre piccole rispetto a quanto sarebbe ragionevole aspettarsi. Ho l'impressione che non abbiamo fatto abbastanza per convincere i tanti realmente simpatizzanti a diventare "Soci" Simpatizzanti. I membri più o meno abituali di equipaggio in regata saranno più di 200, e fruiscono anche loro della organizzazione Assometeor. Mi sembra giusto che testimonino il loro attaccamento alla Classe con una modesta quota, che oltretutto consente loro di ricevere il Notiziario e di fruire degli sconti sugli abbonamenti al Giornale della Vela e a Bolina. Spetta ai Soci proprietari sensibilizzarli e convincerli.

Siamo comunque lieti di poter comunicare questi progressi di partecipazione, anche se non sono da considerarsi punti di arrivo. C'è ancora un vasto serbatoio di proprietari Meteor a cui attingere per acquisire nuovi Soci. E ci sono ancora diverse zone in cui i Meteor non sono ancora organizzati in Flotte. Anche su questo fronte ci sono situazioni promettenti; per esempio a Trieste, a La Spezia e in Romagna. Non ne parlo per vendere la pelle dell'orso prima di averlo ucciso, ma solo per mandare un segnale di incoraggiamento agli amici di quelle zone. Coraggio: è inutile avere un Meteor se non ci si gioca. Nominate un un Capoflotta e partecipate! Buon vento!

Franco Alberti

DALLA SEGRETERIA

IL CANTIERE LAVORA

Il Cantiere Nauticalodi ha venduto per la prima metà dell'anno 8 Meteor monotipo; in parte consegnati in parte in fase di costruzione. E' anche questo un segno della vitalità della Classe, oltre che il risultato dell'ottimo livello qualitativo della produzione. Dati i tempi di crisi generale che stiamo attraversando, c'è di che accontentarsi. D'altra parte il Cantiere, per le sue dimensioni e i suoi metodi di lavorazione, non potrebbe produrne di più. Gli stratificati di vetroresina sono scrupolosamente lasciati a stagionare negli stampi per tre settimane, a garanzia di una completa polimerizzazione e stabilizzazione senza deformazioni; quindi questo è il ritmo di produzione senza compromettere la qualità.

L'immissione di barche nuove nella flotta Meteor è buona cosa perchè assicura lunga vita alla Classe. Parallelamente è auspicabile l'immissione di nuovi giovani equipaggi.

Nell'uno e nell'altro caso si tratta comunque di apporti nuovi, non di rimpiazzi. I Meteor vecchi e i vecchi meteoristi infatti non muoiono mai...

L'ASSOMETEOR AL SALONE DI GENOVA

Anche quest'anno saremo presenti al Salone Nautico Internazionale di Genova dal 16 al 24 ottobre con uno stand che abbiamo prenotato già da aprile per avere una ubicazione migliore rispetto a quella toccataci l'anno scorso.

Il Cantiere Nauticalodi non sarà autonomamente presente al Salone con la barca. Non intendiamo sindacare tale decisione, e comunque avremo come l'anno scorso la sua collaborazione anche finanziaria per la buona riuscita della nostra presenza. Abbiamo tra l'altro intenzione di esibire presso il nostro stand un modello in scala del Meteor.

Veniteci a trovare a Genova. Il nostro invito è accompagnato dalla promessa di un biglietto d'ingresso omaggio se vi prenotate per tempo.

COLLABORAZIONE

Intendo collaborazione a questo Notiziario. E' un tasto dolente. So che ognuno ha i "cavoli suoi" e ha poco tempo (e poca voglia) da dedicare all'Associazione. Non faccio tanto volentieri questa pressione, ma ho il dovere di ricordare ai Soci che questo Notiziario, istituzionalmente, non è solo un organo di informazione a senso unico da parte della Segreteria, ma deve essere soprattutto un veicolo di scambio di notizie ed esperienze tra i Soci.

Devo quindi invitare tutti a collaborare. Non occorre perderci tanto tempo; non occorrono pezzi di alto livello letterario. Bastano anche frettolosi appunti manoscritti su un foglio da infilare in un FAX.

Le cronache di regate possono anche non interessare tutti, ma sono utili per testimoniare, anche alla FIV, che la Classe Meteor è attiva. I racconti di crociere o gite sono interessanti anche perchè rappresentano esempi che valorizzano "l'altra faccia" del Meteor. Quella che vorrei sviluppare è la sezione "tecnica". Qui sono i nostri campioni che dovrebbero raccontarci qualcosa sulla regolazione delle manovre fisse e correnti, nonché sulla tecnica e tattica di regata. Non temano di svelare segreti. Tanto quello che conta è il "manico", e quello non è cedibile. Quanto ai "nostri campioni" assillati da dubbi, ci trasmettano le loro richieste di chiarimenti e cercheremo di provocare le risposte.

Mandateci anche fotografie o disegni che documentano e ravvivano i vostri racconti.

Chi vuole vendere o comprare ce lo comunichi: lo pubblicheremo nella sezione "mercato" ed è probabile che i desideri siano soddisfatti.

Infine invito coloro che ricevono questo Notiziario ma non hanno più la barca a comunicarcelo, possibilmente con nome, cognome e indirizzo di chi l'ha comprata. Anche questa è collaborazione.

Grazie buon vento a tutti.

Il Segretario

DALLA SEGRETERIA

INCONTRO A ISCHIA

Memore della divertente crociera collettiva dell'anno scorso della Flotta di Roma all'Arcipelago Toscano, quest'anno la Segreteria ne organizza una più audace, che coinvolge tre Flotte: Roma, Napoli e Salerno. Una parentesi tra tante regate, per godersi "l'altra faccia" del Meteor.

Incontro a Ischia, appunto, dei Meteor provenienti dalle tre basi. L'appuntamento è per il 2 o 3 settembre. Si dovrebbe stare a Ischia da 4 a 6 giorni a giocare, e tra i giochi è in programma il giro dell'isola in regata amichevole, con gran cena finale; gratis per il primo e l'ultimo arrivato (offre la Segreteria). Eventuale puntata a Capri. Poi tutti a casa. Un programma rigido non si può fare perché bisogna fare in conti col tempo (meteorologico).

Quelli di Roma, i più lontani, partiranno il 28 o 29 agosto e faranno tappe ad Anzio, S. Felice Circeo, Gaeta. Quelli di Salerno potranno fare tappa a Capri, e quelli di Napoli sono di casa.

Parteciperà come barca appoggio la "Sciacquetta": uno sloop di m 9,30 tanto bello quanto scomodo, ma sicuro e... "con uso di cucina".

Le adesioni di base ci sono già, ma bisogna convincere gli indecisi e soprattutto "le" indecise. Se poi si vuole aggiungere qualche barca di altre Flotte sarà particolarmente festeggiata. Quelli di Trani per esempio in poche ore potrebbero mettere la barca in acqua a Napoli. E' facilissimo. Basta volerlo. Il divertimento è assicurato.

F A

LA DIRIGENZA DELL'ASSOMETEOR

Essendo intervenuta qualche variazione, rinnoviamo qui aggiornato l'elenco aggiornato dei quadri dell'Associazione.

PRESIDENTE:

Aspesi Lorenzo - Via Viscontina 2 - 21010 Cardano al Campo (VA) Tel. 0331/582037

SEGRETARIO:

Alberti Franco - Via Rasponi 22 - 00162 Roma - Tel. 06/8604579 - FAX 06/8611391

VICE SEGRETARIO:

Chielli Giancarlo - via B.Buozzi 76 - 06061 Castiglione del Lago (PG)

Tel. 075/953393

REVISORI DEI CONTI:

Grimaldi Raffaello - Via Cividale 10 - 20039 Varedo (MI) - Tel. 0362/582037

Maghini Luciano - Via Castelseprio 4 - 21052 Busto Arsizio (VA)-Tel. 0331/681614

CAPIFLOTTA:

VERBANO: Lampi Anna - Via Rebaglia 1 - 21019 Somma Lombardo (VA)

Tel. 0331/256320

LARIO: Vaccarini Benito - Via Wolf Ferrari 17/33 - 20141 Milano- Tel. 02/5691308

GARDA: Barba Ettore - Via A. Gramsci 48 - 25015 Desenzano del Garda (BS)

Tel. 030/9911348

CHIOGGIA: Chiereghin Piergiorgio - Via S. Marco 571/C - 30019 Sottomarina (VE)

Tel. 041/401216

TRASIMENO: Chielli Giancarlo - Via B. Buozzi 76-06061 Castiglione del Lago(PG)

Tel. 075/953393

ROMA: Pettrossi Massimo - Via Portunno 83 - 00054 Fiumicino(RM) Tel. 06/6580461

NAPOLI: Camozzi Antonio - Via Taddeo da Sessa C/6 - 80143 Napoli Tel.081/5623464

SALERNO: Tritto Alessandro - Via L. Guercio 192 - 84135 Salerno- Tel. 089/797507

TRANI: Colella Giuseppe - Lungomare C. Colombo 70-70059 Trani(BA) Tel.0883/46986

TROFEO METEOR MATCH

L'idea di un grande torneo nazionale di match race è nata a Roma intorno a un tavolino del Café de Paris, durante un incontro col Capoflotta di Napoli Antonio Camozzi l'anno scorso in maggio. Ero da pochi giorni "investito" (letteralmente) dall'onere di fare il Segretario e bisognava inventarsi qualcosa che favorisse il rilancio della Classe stordita dalle note vicende conflittuali. Non erano ancora esauriti i postumi della "febbre del Moro": perchè non cavalcare quell'onda, provocando i Meteor al gioco del match race, con tanto di selezioni di Flotta, sfidanti, "defender", finale e trofeo challenge.

L'idea ha preso corpo organizzativo ed è diventata realtà. E' nato il TROFEO METEOR MATCH, che ha celebrato la finale del primo round a Salerno. Il carattere ancora sperimentale dell'iniziativa e l'insufficiente tempo di preavviso non ci ha consentito di far inserire il TROFEO METEOR MATCH nel calendario nazionale della F.I.V., e dobbiamo ringraziare il Comitato V Zona nella persona del suo Presidente Giovanni Pellizza, il responsabile della zezione Giudici Dr. Rainis, nonchè il Circolo della L.N.I. di Salerno che hanno reso possibile la manifestazione finale.

Con la vittoria di PLAY BASKET di Sciardò il Trofeo si è ora trasferito a Trani. Congratulazioni al valoroso equipaggio, che dovrà prepararsi a difenderlo l'anno prossimo. Con buon vento!

Il Segretario

LA CRONACA

Nei giorni 8 e 15 maggio il golfo di Salerno ha ospitato il primo TROFEO METEOR MATCH, sfida nazionale tra le Flotte Meteor, organizzato dal Gruppo Vela Lega Navale Italiana. Per la prima volta, in una sfida di portata nazionale, è stata adottata la formula del match race, divenuta popolare per merito della Coppa America. Cinque Flotte Meteor hanno inviato le loro migliori imbarcazioni per sfidare il "defender" della Flotta di Salerno, che ha messo in palio il trofeo. La Flotta del Trasimeno ha partecipato con FANFULLA di Branca, quella di Trani con PLAY BASKET di Sciardò, la Flotta del Verbano con AVANCE di Corno, la Flotta di Roma con LA LUMACA DA CORSA di Pettrossi, infine la Flotta di Napoli è stata rappresentata da ALBEN di Camozzi, giunta via mare sul campo di regata. L'arrivo delle "macchine da regata" ha suscitato molto interesse tra i meteoristi salernitani.

Le regate per la selezione dello sfidante si sono disputate l'8 maggio. Dopo



Circling accanito tra ALBEN e FANFULLA.

TROFEO METEOR MATCH

aver ultimato i controlli di stazza delle vele, la giuria ha convocato gli skipper per gli ultimi chiarimenti e subito dopo ha preso il mare dando disposizione sul posizionamento delle boe. Il percorso di regata era costituito da due boline e due poppe per una lunghezza complessiva di circa 2 miglia.

La mattinata è stata caratterizzata da un forte vento di tramontana, con raffiche di direzione mutevole, che hanno messo a dura prova gli equipaggi. Le partenze si sono susseguite a gran ritmo, con la giuria freneticamente al lavoro, offrendo uno spettacolo avvincente.

Fin dalle prime regate si sono messe in luce AVANCE e PLAY BASKET, oltre ad ALBEN, che conosceva bene il campo di regata. Al secondo round ALBEN ed AVANCE hanno dato vita ad una bellissima sfida: dopo una entusiasmante bolina con le barche sempre appaiate, un improvviso salto di vento, al giro di boa, ha favorito ALBEN. L'equipaggio di AVANCE però non si è dato per vinto ed è riuscito a recuperare e a vincere.

Alla terza serie di partenze è stato necessario spostare la boa di bolina perchè il vento era girato a maestro. Si alzava inoltre una fastidiosa onda che rendeva più difficile il compito degli equipaggi. ALBEN ed AVANCE conquistavano un'altro prezioso punto. Nella quarta serie si scotravano ALBEN e PLAY BASKET: dopo un prolungato circling in partenza PLAY BASKET ha preso un leggero vantaggio che ha amministrato fino alla fine.

Nell'ultima serie di partenze, si è assistito alla sfida tra le uniche due imbarcazioni a punteggio pieno, AVANCE e PLAY BASKET, che si sono disputate l'accesso alla finale. In partenza PLAY BASKET è riuscita subito a prendere il sopravvento costringendo l'avversario a scegliere un percorso alternativo. Dopo pochi minuti il vento è calato all'improvviso e ha lasciato le imbarcazioni completamente ferme. PLAY BASKET è riuscita per prima a guadagnare una zona di vento ed è andata così a vincere infliggendo agli avversari un intero lato di distacco. Nell'altra partenza FANFULLA e LA LUMACA DA CORSA erano alla ricerca del punto della bandiera, ma per una irregolare manovra di partenza, complice l'improvvisa caduta di vento, sono state entrambe squalificate e sono rimaste a zero punti.

PLAY BASKET ha così vinto le regate di selezione del "challenger" e si è qualificata per incontrare l'imbarcazione della Flotta di Salerno nella finale del Trofeo.

Dopo le regate, gli equipaggi si sono tutti ritrovati presso la sede della Lega Navale di Salerno, dove, abbandonata la rivalità sportiva, hanno commentato



MALIBU' e PLAY BASKET duellanti nella finale, alla partenza.

TROFEO METEOR MATCH

i risultati delle gare nel migliore stile "Meteor". Dopo una squisita cena, preparata dalla signora Martana si è svolta la premiazione di tutti i partecipanti.

Il 15 maggio, giorno della finale, le condizioni meteorologiche non lasciavano presagire niente di buono: pioggia torrenziale e calma piatta di vento facevano temere il rinvio delle regate. La giuria era composta, per l'occasione, dal Presidente della quinta Zona F.I.V. Giovanni Pellizza e dal capo sezione dei giudici di regata Antonio Rainis. Fortunatamente dopo alcune ore è spuntato il sole e la giuria ha preso il mare.

Il "defender", selezionato dalla Flotta salernitana, era MALIBU' di Enrico Stassano, un Meteor "regata" con un'equipaggio agguerrito: al timone Filippo Aurora, Fabio De Feo in pozzetto e Costantino Mancusi a prua. Le vele erano state confezionate dalla veleria dello stesso Aurora, appositamente per la finale, scegliendo un taglio piuttosto grasso, in previsione di vento leggero.

Nella prima regata MALIBU' è partita in vantaggio ed è riuscita a mantenere sottovento gli avversari in una combattutissima bolina. Il vento all'inizio si è alzato a regime di brezza da nord-ovest, permettendo al defender di sfruttare al massimo il taglio delle vele. Nella seconda bolina PLAY BASKET è riuscita a sottrarsi alla marcatura e, favorita da una leggera deviazione del vento, è passata in vantaggio andando a vincere con un leggero margine.



MALIBU' conduce e controlla PLAY BASKET nella prima regata. Il sogno durerà poco

Alla seconda partenza il vento era rinforzato intorno ai diciotto nodi alzando una notevole onda. La situazione girava così a favore di PLAY BASKET che con le marmoree vele Sobstad sfruttava in pieno la superiorità dell'imbarcazione. MALIBU', pur presentando un'ottima prua, non riusciva a contenere lo sbandamento, risultando notevolmente rallentata. Nella prima bolina infatti, PLAY BASKET pur partendo dietro, ha superato gli avversari ed ha preso un discreto margine di vantaggio. Nella successiva poppa tuttavia, l'equipaggio salernitano, con una coraggiosa issata di spi' sotto un rinforzo di vento, ha dato spettacolo, mandando continuamente la barca in planata sull'onda e ricuperando quasi tutto lo svantaggio sugli sfidanti in evidente difficoltà. Nella successiva bolina PLAY BASKET ha ristabilito le distanze, andando a conquistare il secondo punto. La terza regata non ha avuto storia, con i padroni di casa ormai rassegnati a cedere il trofeo ai fortissimi avversari.

Il secco risultato di tre a zero non rende merito al defender delle ottime partenze e delle ottime manovre in boa, dove la barca si presentava alla virata

TROFEO METEOR MATCH

con lo spi già drizzato. Sportivamente i meteoristi salernitani hanno riconosciuto la superiorità dei vincitori, ripromettendosi comunque di andare a riconquistare il trofeo l'anno prossimo a Trani.

Così il Meteor della Flotta di Trani, PLAY BASKET, con Niki Vescia al timone, Gianni Tarricone in pozzetto e Antonio Sciardò prodriere si è aggiudicato il TROFEO METEOR MATCH 93.

Tutti alla premiazione in grande stile, con il Presidente della L.N.I. di Salerno, Andrea Benatti a fare gli onori di casa, con la regia del segretario Bruno Martana e alla presenza, tra gli altri, del Segretario Nazionale dell'Assometeor Franco Alberti e del Presidente del Comitato V Zona FIV Giovanni Pellizza. Un'ottimo rinfresco offerto dalla LNI di Salerno e la classica foto di gruppo hanno concluso la giornata.

Un caloroso ringraziamento a tutti coloro che hanno collaborato e arrivederci a Salerno per il Campionato Italiano Meteor 1994.

Alessandro Tritto



I Vincitori col Segretario



Rimirando il bronzeo Trofeo

TROFEO METEOR MATCH



Proprietario ed equipaggio del "defender" MALIBU'



Tutti insieme, vincitori e vinti, col Segretario e il Capoflotta di Salerno (in basso a sinistra)

TROFEO METEOR MATCH

IL DETTAGLIO DELLE REGATE

1° Round

AVANCE
LA LUMACA DA CORSA Vince AVANCE

PLAY BASKET
ALBEN Vince PLAY BASKET

2° Round

LA LUMACA DA CORSA
PLAY BASKET Vince PLAY BASKET

ALBEN
FANFULLA Vince ALBEN

3° Round

PLAY BASKET
FANFULLA Vince PLAY BASKET

AVANCE
ALBEN Vince AVANCE

4° Round

LA LUMACA DA CORSA
ALBEN Vince ALBEN

AVANCE
FANFULLA Vince AVANCE

5° Round

PLAY BASKET
AVANCE Vince PLAY BASKET

FANFULLA
LA LUMACA DA CORSA Squalificati

Classifica delle selezioni:

1° PLAY BASKET Punti 4
2° AVANCE Punti 3
3° ALBEN Punti 2
4° LA LUMACA DA CORSA e FANFULLA a 0 punti

Finale:

PLAY BASKET (Sfidante) Vince PLAY BASKET tre prove consecutive. Il Trofeo è suo.
MALIBU' (Defender)

CAMPIONATO

XX Campionato Italiano Classe "Meteor"

BANDO DI REGATA

- 1 Circolo Organizzatore:** CLUB VELICO CASTIGLIONESE, Viale Brigata Garibaldi 3a, 06061 Castiglione del Lago (PG) Tel. (075) 953035.
- 2 XX Campionato Italiano Classe "Meteor".**
- 3 Comitato Organizzatore:** Consiglio Direttivo del CLUB VELICO CASTIGLIONESE.
- 4 Località e data delle Regate:** Castiglione del lago dal 21 al 25 Giugno.
- 5 Ora di Partenza:** 1^a Prova 21/06/93 ore 11.00, 2^a, 3^a, 4^a, 5^a, 6^a Prova a seguire.
A discrezione del Comitato di Regata sarà possibile l'anticipo di una o più prove previste per i giorni successivi (ma non potranno essere disputate, comunque, più di due prove al giorno). Il Comitato di Regata segnerà tale anticipo come da disposizioni F.I.V. integrative alla regola 4.1 (segnali).
- 6 Regolamento di Regata:** Le regate saranno disputate applicando il Regolamento di Regata dell' I.Y.R.U. (International Yacht Racing Union) 1993 - 1996 con le norme integrative della F.I.V. ed il Regolamento delle Classe per quanto non in contrasto con le Istruzioni di Regata.
- 7 Ammissione:** Al Campionato saranno ammessi solo le imbarcazioni in regola con l'iscrizione alla Classe Meteor.
- 8 Tesseramento F.I.V.:** I concorrenti potranno prendere parte alle Regate solo se in possesso della Tessera F.I.V. per l'anno in corso, valida per la parte relativa alle prescrizioni sanitarie. Tale tessera dovrà essere consegnata al Comitato Organizzatore.
- 9 Iscrizione:**
 - 9.1 - Le iscrizioni al Campionato dovranno pervenire alla Segreteria del Club 15 giorni prima dell'inizio della manifestazione. La tassa di iscrizione è di L. 100.000.
 - 9.2 - E' ammessa l'iscrizione a mezzo telegramma secondo le norme del Bollettino n. 1/89.
 - 9.3 - Una barca ammessa alle Regate, per risultare iscritta, dovrà regolarizzare la propria iscrizione presso il Comitato Organizzatore prima dell' inizio della prima prova.
- 10 Certificato di Stazza:** Per essere ammesse alle Regate, le barche dovranno essere in possesso del regolare Certificato di Stazza o altri Certificati eventualmente previsti dalle Regole di Classe, che dovranno essere consegnati alla Segreteria del Circolo assieme agli altri documenti.
- 11 Controllo di Stazza:** Secondo quanto previsto dal Bollettino di Informazione F.I.V., saranno effettuati nei giorni: 19/06/93 ore 09.00 - 19.00 e 20/06/93 ore 09.00 - 13.00. Il primo giorno sarà riservato ai controlli di Stazza dei Concorrenti residenti nella zona di svolgimento delle Regate ed agli altri concorrenti che vorranno usufruirne. Tutti i Concorrenti, comunque, dovranno obbligatoriamente presentarsi ai controlli di Stazza entro le ore 11.00 del 20/06/93 pena l'esclusione dalle Regate.
I controlli di Stazza avranno inderogabilmente termine alle ore 13.00 del 20/06/93.
11.1 - Controlli di Stazza potranno essere effettuati durante le Regate a discrezione del Comitato di Regata.
N.B. - Controlli di Stazza ai campionati ed altre Regate:
Si ricorda che scafo, vele, attrezzature ed equipaggiamento dovranno essere presentati già stazzati e che i controlli saranno necessariamente limitati ad alcuni degli elementi di Stazza per evidenti ragioni.
Scafi e vele nuove, in via eccezionale, potranno essere completamente stazzate, purché ci sia disponibilità di tempo, ma fuori dell' orario di lavoro della Commissione di Stazza e con spesa a carico dei richiedenti, applicando le tariffe della F.I.V. o della Classe.
- 12 Premi:** Coppa o targa all'equipaggio vincitore di ogni singola prova.
Premi di classifica: ai primi 10 equipaggi classificati al Campionato Italiano.
Coppa Nino Locatelli.
Trofeo Challenge Assometeor al proprietario del Meteor 1^a classificato.
- 13 Sistema di Punteggio:** Olimpico, 93-96.
- 14 Istruzioni di Regata:** Le Istruzioni di Regata saranno a disposizione dei concorrenti presso la Segreteria del Club Velico Castiglione del Lago a partire dalle ore 09.00 del 19/06/1993.

MANIFESTAZIONI COLLATERALI

20/06/93 APERTURA CAMPIONATO PRESSO IL PALAZZO COMUNALE
 SERATA CONVIVIALE CON CENA PRESSO I LOCALI DELLA COOP "AURORA"
 SERATA CONVIVIALE PRESSO LA TERRAZZA DEL BAR SPORT DI CASTIGLIONE DEL LAGO
 PARTY E PREMIAZIONE PRESSO LA SEDE DEL CLUB VELICO CASTIGLIONESE
 TUTTI I GIORNI DI REGATA (salvo imprevisti) SARA' OFFERTA LA CLASSICA SPAGHETTATA

CAMPIONATO

IL MANIFESTO-LOCANDINA A DUE COLORI (ROSSO E BLU) DI cm 30x50
DISTRIBUITO IN 500 COPIE A TUTTI I SOCI E AI CIRCOLI NAUTICI

CONI FIV

ASSOMETEOR
associazione proprietari classe meteor

XX CAMPIONATO ITALIANO CLASSE METEOR

DAL 19 AL 25 GIUGNO 1993
A CASTIGLIONE DEL LAGO
(TRASIMENO)

ORGANIZZATO DAL
CLUB VELICO CASTIGLIONESE

CON IL PATROCINIO DI

AMMINISTRAZIONE
COMUNALE
DI CASTIGLIONE DEL LAGO

AZIENDA DI PROMOZIONE
TURISTICA DEL TRASIMENO

COOP "AURORA"
Cooperativa per la Ristorazione

"CAFFE' SAIN"
Torrefazione Santos di Pucci Lido

CAMERA DI COMMERCIO
DI PERUGIA

ASSOCIAZIONE TURISTICA
"PRO CASTIGLIONE"

CASSA RURALE
ED ARTIGIANA DI CHIUSI

BAI SPORT
di Mammioli & C. snc

DALLE FLOTTE

CAMPIONATO DEL GARDA

Si sono disputate le prime due prove del Campionato del Garda.

La prima è stata disputata il 18 aprile con la partecipazione di sei barche. Era auspicabile una partecipazione più numerosa, considerando che la Flotta del Garda ha raggiunto quest'anno il buon numero di 16 associati. Ma siamo ancora in fase di rilancio dell'attività agonistica.

Bella prova, corsa in concomitanza con una regata del campionato FUN, e caratterizzata da vento costante sui 5-6 nodi con raffiche di 8. Purtroppo una collisione e problemi tecnici hanno attardato qualche equipaggio.

I risultati:

- 1° GUSCIO di Gatti
 - 2° ONDA SU ONDA di Ongetta
 - 3° STRAMBO di Manessi
 - 4° SCRICCIOLO di Barba
- Ret ESMERALDA di Cardini e MEGUSTA di Pignotti.

La seconda prova è stata corsa in alto lago, alla ricerca di venti "freschi" e di meteoristi di quei circoli. Purtroppo sia l'una che l'altra aspettativa sono andate deluse. La quasi mancanza di vento non ha consentito uno svolgimento regolare, e la partecipazione è stata scarsa: 5 barche, quasi tutte venute dal sud. Un plauso particolare agli equipaggi che hanno affrontato un trasferimento impegnativo nel nome della sportività e nell'interesse della Classe.

Risultato della seconda prova del 16 maggio:

- 1° SCRICCIOLO di Barba
- DNF SONNOLENTA di Patucelli, CACCIAGUIDA di Upazzoli, SPRING TIME di Bazoli,
- RIKI di De Biasi.

Ettore Barba

METEOR COME BARCA SCUOLA A ROMA

Come ogni anno il G.S. Vela Italcable, Circolo velico affiliato FIV e proprietario di due Meteor, ha effettuato, nei mesi di aprile e maggio, dei corsi di iniziazione alla vela utilizzando le due barche sociali.

Le adesioni per questa sessione sono state circa venti e i nuovi velisti hanno effettuato 8 uscite in mare davanti al litorale romano con i Meteor, e tre incontri a terra per la teoria.

Gli allievi, tutti promossi, hanno acquistato sufficiente padronanza delle manovre, tanto per poter fare esperienza per conto proprio durante l'estate, e prepararsi ad affrontare in autunno un corso di secondo livello, mirato all'impiego dello spinnaker e alla vela agonistica.

Si spera che molti di essi vengano pervasi dallo spirito agonistico e formino equipaggi per i prossimi campionati invernale e zonale. Qualcuno, in seguito, diverrà probabilmente anche proprietario di Meteor, e rinforzerà le file della Flotta di Roma.

Massimo Pettrossi

DUE INVITI DA SEGNARE SULL'AGENDA

Ettore Barba, Capoflotta del Garda, ci invita a partecipare alla CENTOMIGLIA DEL DEL GARDA (11 settembre), e gli amici Paolo Degrassi e Alessandro De Vecchi, che si stanno dando da fare per costituire la Flotta di Trieste, ci invitano alla BARCOLANA (10 ottobre).

Trasmetto l'invito a tutti i meteoristi (associati e associandi) e lo sottolineo. Una nutrita partecipazione di Meteor a queste due prestigiose, e direi epiche regate, contribuirebbe non poco ad esaltare l'immagine della nostra Classe. Oltre a costituire naturalmente una grossa occasione di indimenticabile esperienza per chi vi parteciperà.

Franco Alberti

TECNICA

Questa sezione del Notiziario è programmata per uno scambio di esperienze tecniche e tattiche tra i nostri Soci. Ma ora, in mancanza di contributi "interni" all'Associazione, riteniamo opportuno ospitare comunque in questo spazio dei contributi "esterni" di interesse generale. Pubblicheremo così qualche interessante "pezzo" ripreso dalla stampa specializzata. In questo numero, un'articolo facente parte di una serie pubblicata tempo fa dal Giornale della Vela a firma di Silvio Necchi. La competenza dell'autore e la chiarezza didattica lo rendono interessante sia per gli esperti che per i neofiti. A chi l'aveva già letto servirà come "ripasso". Ringraziamo il Giornale della Vela per l'autorizzazione concessa e sollecitiamo i nostri Soci a collaborare.

REGOLIAMO IL CUNNINGHAM

L'edizione del 1958 della Coppa America disputatasi tra gli Stati Uniti e l'Inghilterra non riservò particolari sorprese agli americani: fu infatti vinta dal 12 metri Columbia che superò l'inglese Sceptre con quattro vittorie ed una sola sconfitta.

Columbia era timonato da Briggs Cunningham che si era brillantemente imposto nelle selezioni dei defender battendo il quotatissimo Emil Mosbacher. La fama di cui gode Cunningham nel mondo della vela non è però esclusivamente legata alle sue indubbe doti di timoniere, in quanto in parte gli deriva dallo spirito innovativo che lo portò alla realizzazione di un particolare sistema di regolazione della tensione dell'inferitura della randa. A tale sistema fu in seguito imposto il nome di cuningham, o, meglio, di cuningham hole.

Questa manovra corrente, che è costituita da un occhio posto circa 30 cm al di sopra dell'angolo di mura della randa, insieme ad un'altra manovra nota con il nome di tesabugna riveste un'importanza fondamentale per la regolazione della forma della randa. Esse permettono infatti, insieme con le manovre di base costituite dalla scotta della randa e dal carrello della scotta (barra di scotta) di modificare la forma in funzione dell'intensità del vento e nelle diverse andature. Mentre con il tesabugna si può controllare la tensione dal lato di base della randa e tramite questa la concavità assunta dalla vela stessa nella sua parte bassa, con il cuningham è possibile modificare la tensione del lato di inferitura agendo così sul posizionamento in senso longitudinale della concavità massima della randa.

Nella sezione trasversale di una randa (Fig. 1) si possono individuare due precisi parametri: la "concavità", o grasso della vela, cioè il rapporto tra la freccia massima e la lunghezza della corda che misura la distanza in linea retta dalla inferitura alla balumina. Inoltre il "posizionamento" della concavità massima (freccia massima) rispetto alla lunghezza della corda.



Il tesabugna permette, una volta messo in forza, di avvicinare la bugna della randa all'estremità del boma appiattendosi così la parte inferiore della randa con un effetto di smagrimento. L'azione sul tesabugna deve essere progressiva: la randa resta grassa con il tesabugna moderatamente tesato (Fig. 2/A) mentre si smagrisce mano a mano che il tesabugna avvicina la bugna al segno limite di stazza sul boma (Fig. 2/B e 2/C).

Nelle andature larghe e di bolina stretta con venti leggeri il tesabugna non deve essere tenuto in forte tensione; la tensione deve essere progressivamente aumentata solamente con il crescere della intensità del vento fino a portare, con vento medio-forte, la bugna al massimo della tensione consentita. Sulle barche IOR viene talvolta usata una mano di smagrimento (detta "manina") con

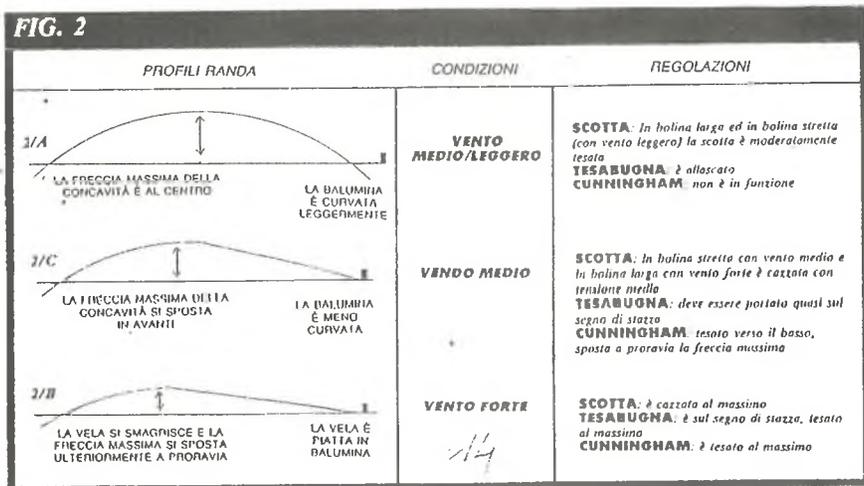
TECNICA

l'adozione di un occhiello posto a circa 25/30 cm al di sopra dell'estremità della bugna. Per appiattare ulteriormente la randa in condizioni di vento forte viene messa in forza questa mano avvicinando l'occhiello alla varea del boma con l'effetto di smagrire ulteriormente la randa nella parte bassa.

Con l'aumento della intensità del vento la freccia massima della concavità della randa tende a spostarsi longitudinalmente verso poppa per effetto della deformazione del tessuto. La tensione operata sulla base della randa tramite il tesabugna non ha però particolare efficacia sulla parte superiore della vela che risulta più influenzata dalla curvatura assunta dall'albero.

Il cunningham-hole ha la funzione di mantenere, in presenza di un aumento dell'intensità del vento, il punto di massima concavità della vela nella posizione originaria o leggermente a prora della stessa. Esso evita che la vela, per effetto della accresciuta intensità del vento, subisca una modifica nella forma, con uno spostamento della freccia massima a poppa verso la balumina. Il cunningham, aumentando la tensione sull'inferitura della randa, sposta la freccia di massima concavità a prora rispetto al centro della randa recuperando il tessuto ed evitando che lo spostamento della freccia verso la balumina modifichi in senso negativo l'uscita della stessa, facendola curvare sopravvento. Il cunningham agisce quindi smagrendo la randa e diminuendo la potenza della stessa. L'effetto sul timone è immediato: mano a mano che viene cazzato il cunningham diminuisce la tendenza orziera della barca ed il timoniere avverte il minore sforzo richiesto al timone per contrastare questa tendenza. Con il diminuire della intensità del vento il cunningham deve essere prontamente allascato per ridare potenza alla randa ed evitare riduzioni nella velocità della barca; in condizioni di vento di intensità variabile l'uso del cunningham deve essere continuo e sincrono rispetto al succedersi delle raffiche.

FIG. 2



In condizioni di vento di intensità crescente, e con andatura di bolina stretta, è opportuno agire contemporaneamente sia sul tesabugna che sul cunningham (Fig. 2). L'uso più o meno accentuato del cunningham è in funzione della maggiore o minore concavità del taglio della randa: le vele più grasse, cioè con maggiore concavità, richiedono un uso più accentuato in quanto l'effetto deformante del vento è più marcato su vele tagliate in tale modo.

Quando il cunningham viene marcatamente tesato appaiono alcune pieghe vicino all'angolo di mura e sotto l'occhiello; se sono appena accennate e non si riproducono sulla parte centrale della randa non hanno alcuna conseguenza sul rendimento della stessa.

TECNICA

Il timoniere o un membro dell'equipaggio devono costantemente eseguire questa regolazione ricordandosi dell'opportunità di modificare la forma ed il posizionamento della vela non solamente con l'uso della scotta e della barra di scotta, ma anche con l'uso costante del cunningham. Con il cambio di andatura, passando dalla bolina al traverso, al lasco ed in poppa, si rende necessario allascare completamente il cunningham onde permettere alla vela di riprendere la propria forma di progettazione con il ritorno della concavità massima verso il centro della stessa.

La manovra di allascamento del tesabugna deve essere molto accentuata rispetto a quella del cunningham; in genere passando dalla bolina alle andature portanti risulta sufficiente ridurre la tensione solamente di pochi centimetri.

Per quanto riguarda le manovre correnti da realizzare per attrezzare la vostra barca con cunningham e tesabugna efficaci e ben regolabili, i consigli in via generale possono essere i seguenti:

TESABUGNA: "Potenza": deve essere molto potente; lo sforzo richiesto per una manovra di pochi centimetri è elevatissimo con vento forte e randa molto cazzata; deve quindi essere installato nel boma se possibile un paranco a guadagno meccanico o una macchinetta demoltiplicatrice a sfere;

"Praticità": deve essere di facile impiego; è importante che la manovra per aumentare la tensione possa essere effettuata velocemente sia di bolina con la randa cazzata, che al termine dei lati ad andatura portante.

CUNNINGHAM: "Demoltiplicazione": deve avere una sufficiente demoltiplicazione poiché in condizioni di vento forte la manovra può richiedere un notevole sforzo; è quindi necessario che vi sia una buona demoltiplicazione anche se per metterla in forza viene usato un winch.

"Praticità": deve essere possibile manovrare tempestivamente il cunningham in qualsiasi condizione di vento; con intensità variabile una rapida manovra nelle cazzate e nelle allascate consente di incrementare la velocità della barca.

Silvio Necchi

Il contenuto dell'articolo sopra riportato ha evidentemente una validità generale e non specifica per il Meteor. Cioè vale per tutte le barche, anche per il Meteor ma non "solo" per il Meteor.

Su questa linea ne potremmo pubblicare molti, e con qualche utilità per i nostri lettori, anche se la letteratura in proposito è abbastanza vasta e basta andarla a rovistare, senza bisogno del nostro "giornalino".

Ma non è questo il nostro scopo: vogliamo pubblicare articoli, nozioni, pareri, esperienze, specificamente riferiti al Meteor, alla sua condotta, alle sue regolazioni.

Sono ora particolarmente richiesti interventi sui seguenti argomenti:

TENSIONE DEL SARTIAME; quale, quanta e perchè.

ASSETTO DELL'ALBERO e RAKE (inclinazione verso poppa); come, quanta e perchè.

POSIZIONAMENTO DELL'EQUIPAGGIO ed assetto longitudinale e trasversale della barca nelle diverse condizioni e andature.

Chi ha qualcosa da dire si faccia avanti, magari in modo provocatorio; esprimere un parere non significa voler fare il maestro.

MERCATO

Questa sezione del Notiziario è dedicata alla segnalazione di offerte e richieste di barche, vele, accessori e quant'altro può essere connesso alla nautica, anche se non si tratta di Meteor e suoi accessori. Le inserzioni sono naturalmente gratuite e saranno pubblicate anche se provenienti da estranei alla Classe Meteor, in quanto possono comunque essere utili ai Soci e proprietari Meteor. Consigliamo di comunicare descrizione e prezzo del materiale offerto.

La situazione segnalata il mese scorso si è accentuata. Sono quasi scomparse le segnalazioni di Meteor usati in vendita; se ce n'è ancora qualcuno, il proprietario non ce lo comunica, preferendo venderlo ad amici della sua stessa zona. Viceversa si moltiplicano le richieste. Comuniciamo quelle a nostra conoscenza.

CERCANO METEOR USATI:

Zollo Aldo - Napoli - Tel. 081/5797802
 Lombardi Maurizio - Salerno - Tel. 089/797948, 798246
 D'Isanto Carmine - Napoli - Tel. 081/477963
 Biagioni Leonardo - La Spezia - Tel. 0187/900443
 Neri Giulio - Napoli - Tel. 081/5402010
 Malandrino Marco - Salerno - Tel. 089/228682
 Vancini Luca - Roma - Tel. 06/79848415
 Tettoni Alessandro - Arona (NO) - Tel. 0322/242326
 Russo Leonardo - Lungomare C. Colombo 82 - 90018 Termini Imerese (PA)
 Angelini Pierangelo - Via Lusardi 73 - 22017 Menaggio (CO)

IN VENDITA:

Meteor modello "Regata", perfettamente attrezzato per regata, vele Ulmer Kolius seminuove del '91, motore Mercury, vendesi L. 8.500.000 - Tel. 041/491300 oppure 041/5541194

Meteor "Sport" (deriva mobile), con 5 vele nuove, accessori e carrello Balbi, vende Vitali Augusto a L. 12.000.000 trattabili. Tel. 02/8395819.

VELE in perfette condizioni, seminuove: 2 rande Ulmer Kolis, 1 randa Diamond, spinnaker Sobstad del '90, spinnaker Diamond vendonsi. Tel. 041/491300 oppure 041/5541194.

TARIFE PER LA PUBBLICITA' SUL NOTIZIARIO ASSOMETEOR

Quarta di copertina Pagina interna 1/2 Pagina interna

1 Numero	200.000	160.000	100.000
3 Numeri	480.000	380.000	240.000
6 Numeri	840.000	670.000	420.000
12 Numeri	1.440.000	1.150.000	720.000

Diffusione: 1000 copie ogni numero.

NOTIZIARIO ASSOMETEOR - Mensile della Associazione Proprietari Meteor Assometeor
 Sede in Roma, via C. Rasponi 22 - Tel. 06/8604579 - FAX 06/8611391
 Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 00145/93 del 01/04/93
 Direttore responsabile: Fabrizio Coccia - Direttore: Franco Alberti.
 Stampato dalla Tipografia Editrice Romana in Roma, via M. Boldetti 22 e distribuito gratuitamente ai Proprietari e Simpatizzanti METEOR.
 Questo numero si è finito di stampare il 09/06/93.