



NOZIONI DI VELA

YACHT CLUB VERONA

SOMMARIO

LEZIONE n. 1:
nodi, legature, cime e cavi.

LEZIONE n. 2:
la barca a vela.

LEZIONE n. 3:
il vento e le andature.

LEZIONE n. 4:
le regole del gioco.

LEZIONE n. 5:
ormeggi ed ancoraggi.

LEZIONE n. 6:
i fluidi ed il movimento.



PREMESSA

Questa semplice dispensa, che verrà consegnata a tutti gli allievi dei corsi vela organizzati dallo Yacht Club Verona o a tutti i Soci che la richiederanno, non ha certamente la pretesa di sostituire nessun manuale di vela già disponibile in libreria, vuole invece essere un supporto mnemonico alle lezioni di teoria e pratica per coloro che si avvicineranno al mondo velico assieme a noi.

Il linguaggio adottato è volutamente semplice e alla portata di tutti ma è comunque corredato di molti di quei vocaboli marinareschi dal sapore così esotico e tradizionale, che saranno necessari per capirsi in navigazione e che Vi invitiamo a memorizzare prontamente.

Capire un ordine in barca è il primo fattore di sicurezza e imparare a navigare sicuri (e quindi tranquilli) è il primo e fondamentale concetto che vogliamo trasmettere per poter veleggiare a lungo assieme a Voi con reciproca soddisfazione.

Per Y C Verona

G.R.F.

LEZIONE n. 1:

nodi, legature, cime e cavi.

Dove avete visto per la prima volta una barca?

La maggior parte di Voi potrà dire: "In porto!".

Per rimanere ferma all'interno del porto una barca deve essere legata, o meglio ORMEGGIATA.

Per ormeggiare una barca, per manovrare le sue vele, per eseguire qualsiasi manovra con CIME e/o CAVI, è necessario saper fare alcuni nodi.

Nodi (e legature) marinare hanno alcune importanti peculiarità: sono semplici e veloci da eseguire, non scorrono quando le cime sono in tensione, non diminuiscono di molto la resistenza del tessile su cui vengono fatti e si possono sciogliere con relativa facilità. dopo averli messi sotto sforzo o dopo molto tempo.

Queste caratteristiche consentivano ai vecchi marinai (ma anche ai nuovi) di recuperare molte lunghezze di preziosa (= costosa e utile) cima. in questa fase iniziale impareremo:

- Nodo Savoia
- Gassa d'Amante
- Nodo Piano
- Nodo Parlato
- Mezzo Collo

Apprenderemo inoltre come COGLIERE (= avvolgere attorno ad un oggetto sospeso) o ABBISCIARE (= avvolgere a terra) un cavo od una cima in modo corretto o come si dice in gergo IN CHIARO. cioè in modo così ordinato che al momento del bisogno non si formino imbrogli tali da compromettere una manovra.

Ultima, ma non meno importante, faremo nostra la capacità di DARE VOLTA ad una BITTA o ad una GALLOCCIA.

N.B. 1 - Mettere in chiaro e cogliere correttamente tutte le cime o scotte che trovate in barca è fondamentale per la sicurezza perché, se inavvertitamente finiscono in acqua possono INCATTIVIRSI (= incastrarsi, aggrovigliarsi) nell'elica, nel timone o in qualche oggetto, rendendo impossibile manovrare.

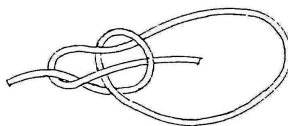
N.B. 2 - ATTENZIONE! in barca NON esistono CORDE ad eccezione di quella piccolina e spesso intrecciata che serve a manovrare il battente della campana.

I NODI

Nodo Savoia



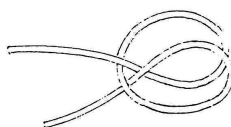
Gassa d'Amante



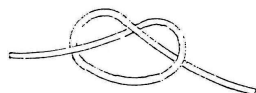
Nodo Piano



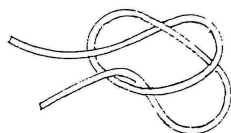
Nodo Parlato



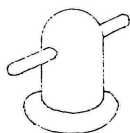
Mezzo Collo



Mezzo Collo Ganciato



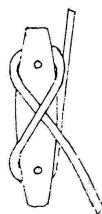
BITTE



GALLOCCE



DARE VOLTA



LEZIONE n. 2:

la barca a vela

Ed ecco a Voi il mezzo a propulsione più bello, antico, silenzioso ed ecologico del mondo.

Come concetto generale tutte le parti delle barche a vela moderne sono uguali salvo alcune piccole differenze.

Per adesso ci sarà sufficiente sapere che:

1) Le barche a vela aperte o solo parzialmente pontate vengono generalmente dette DERIVE. Sono per lo più di piccole dimensioni e prendono il loro nome dalla lama di DERIVA usata per combattere lo scarroccio che viene inserita nella sua CASSA (e non "scassa" come viene spesso erroneamente chiamata). In questo tipo di scafi, la lama di deriva è quasi sempre un pezzo di legno opportunamente sagomato e, lo sbandamento, provocato dalla pressione del vento sulle vele, viene per lo più contrastato dal peso dell'equipaggio seduto sui bordi dello scafo.

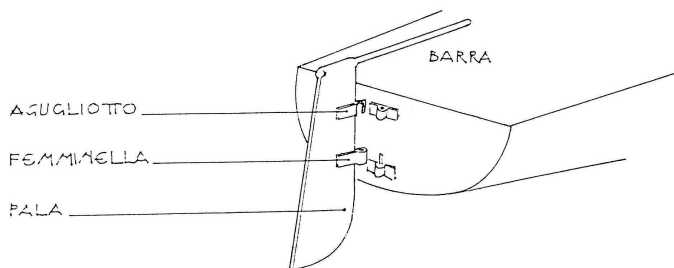
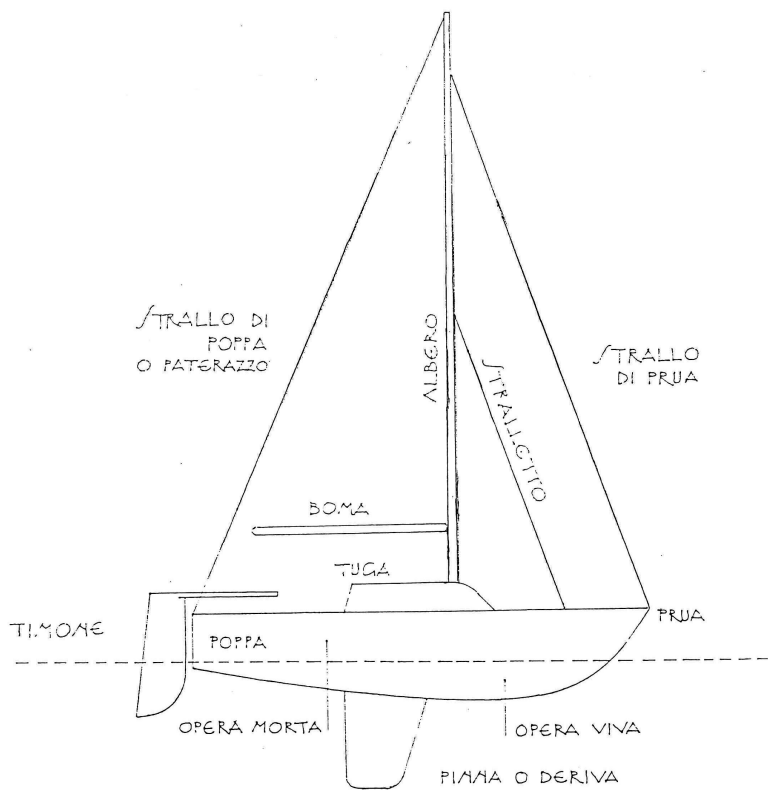
2) Le barche a vela il cui ponte sia invece completamente chiuso e che offrano un ricovero asciutto sotto coperta sono dette CABINATI. E' detta TUGA quella parte sopraelevata del ponte, che non raggiunge mai la murata, utile per aumentare l'altezza sottocoperta e che lascia liberi i PASSAVANTI.

La maggior parte dei cabinati tentano di contrastare lo scarroccio e lo sbandamento con una lama zavorrata detta PINNA DI DERIVA fissata saldamente sul fondo dello scafo. Per esigenze particolari, legate alla conformazione del fondo marino o al tipo di navigazione che si desidera fare, alcune imbarcazioni cabinate hanno invece la DERIVA MOBILE, anch'essa zavorrata e con le stesse funzioni di quella fissa, ma costruita in modo tale da rientrare nella cassa con l'aiuto di meccanismi, per poter diminuire il pescaggio all'occorrenza.

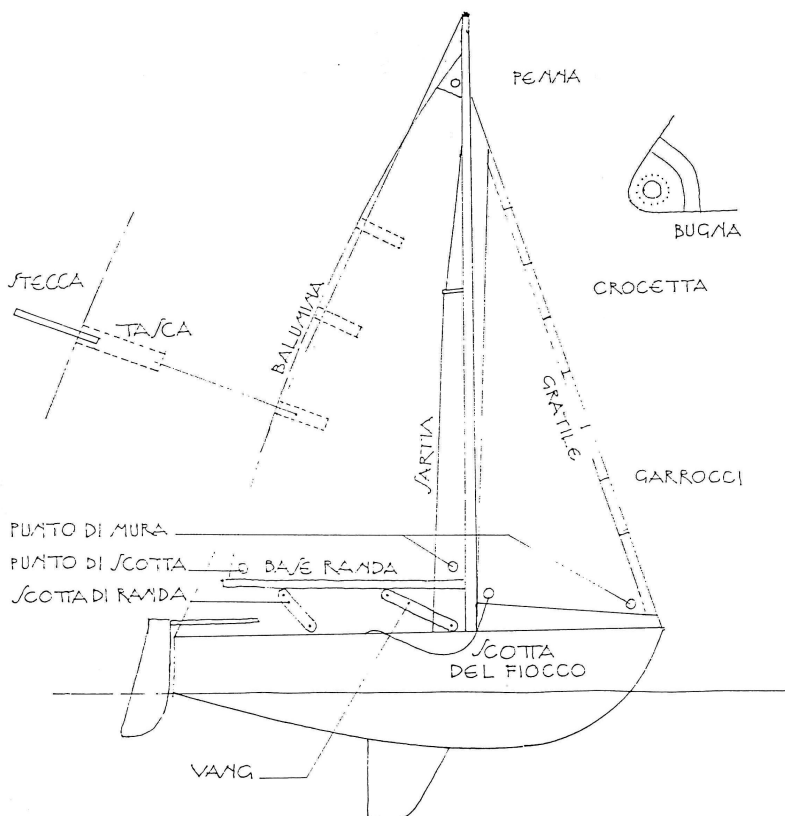
Il peso aggiuntivo a forma di siluro applicato alla pinna fissa, che troviamo sempre più spesso nelle imbarcazioni moderne, si chiama BULBO.

3) Esistono ovviamente degli ibridi, nati da esigenze particolari di competitività, economicità, od uso quotidiano che riuniscono parti delle caratteristiche delle derive o dei cabinati come per esempio scafi aperti (= derive) con pinna fissa e/o bulbo delle note classi olimpiche Star e Soling.

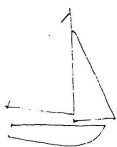
Le parti della barca:



Le vele e le scotte in dettaglio:



Si distinguono in base alle attrezzature:



SLOOP



CUTTER



KETCH

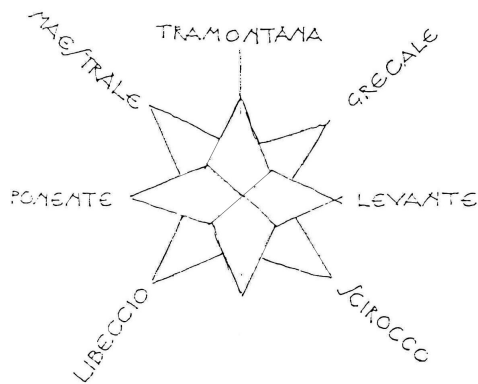
LEZIONE n. 3:

Il vento e le andature

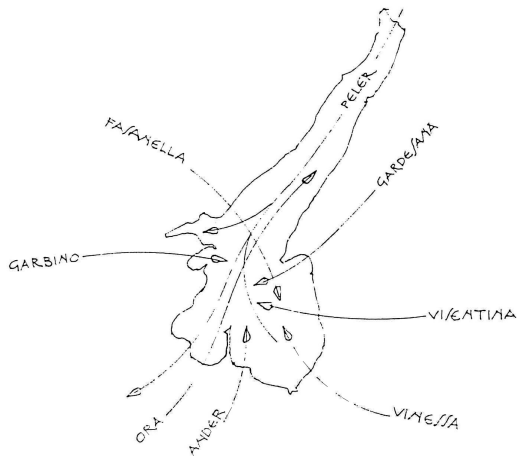
IL VENTO

Il vento è per ora l'energia propulsiva più pulita ed economica che abbiamo. Conosciamolo per poter trarne vantaggio al meglio.

Grazie alla ROSA DEI VENTI in figura impariamo i nomi che gli sono stati dati al variare della sua provenienza rispetto al Nord:



I principali nomi che assume sul nostro Lago di Garda sono:



LE ANDATURE

A seconda dell'angolo che la nostra barca tiene rispetto alla direzione del vento daremo alla sua rotta un' ANDATURA.

I nomi delle andature sono:

Bolina stretta - Bolina - Traverso - Lasco stretto - Lasco - Gran Lasco o Giardinetto - Fil di Ruota o Poppa Piena.

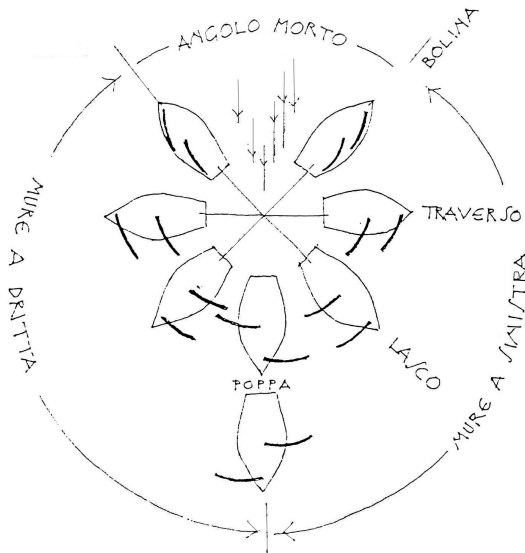
Le andature di una imbarcazione che naviga con angoli vicini (max 110°) alla direzione di provenienza del vento si dice che naviga AL VENTO.

Tutte le andature vengono però tenute ricevendo il vento su un lato o l'altro dello scafo.

Si dirà allora che navighiamo MURE A SINISTRA. quando riceviamo il vento sulla murata sinistra e MURE A DESTRA quando lo riceviamo sulla destra. In caso di incertezza, ad esempio in poppa piena, guardate il boma: se è nella mezzaria di sinistra sarete mure a dritta e viceversa se è sull'altro lato.

Quando descriveremo la navigazione fatta o in corso diremo sempre l'andatura tenuta e le mure, ad esempio: bolina mure a destra. lasco mure a sinistra. ecc. Questo serve anche per stabilire le precedenza in navigazione (vedi prossima lezione).

In figura le varie andature:



Tutti i venti sono generati da differenze di pressione atmosferica, causata dalle diverse temperature al suolo, tra due punti.

A parte i venti causati dalle perturbazioni, non facili da prevedere se non si è dotati di strumentazione sofisticata, incontreremo le cosiddette

BREZZE

TERMICHE che si formano in situazioni di relativa stabilità atmosferica durante le ore del giorno per il seguente principio fisico:

BREZZA DI MARE: la Terra irradiata dal sole si scalda più velocemente dell'acqua, lo strato d'aria a contatto del suolo aumenta di temperatura diventando così più leggero e sale verso il cielo venendo sostituito da quello più freddo e più pesante proveniente dallo specchio acqueo, perché in natura non esiste il vuoto. L'aria allora proviene dal mare.

BREZZA DI TERRA: la Terra si raffredda più velocemente dell'acqua perciò è intuibile che il fenomeno della brezza di mare si inverte durante la notte quando si formerà un vento che da terra soffierà verso il mare.

La brezza, che soffia sempre perpendicolare alla linea terracquea con una rotazione oraria durante l'arco del giorno in presenza di un'alta pressione, sarà tanto più decisa quanto più soleggiata sarà la giornata e la massima intensità l'avremo intorno alle ore 12.00 - 14.00 per quella di mare e intorno alle ore 01.00 - 03.00 per quella di terra.

Secondo il principio della differenza di temperatura nascono anche i due venti principali del Lago di Garda, il Pelér da nord e l'Orla da sud, ma con significative differenze:

Il PELER ("brezza di monte") prevalentemente notturno con durata fino alle prime ore del mattino (03.00 - 10.00 circa) è un vento termico freddo, quindi pesante, che scende veloce grazie al suo maggior peso dalle montagne che a nord circondano il lago, sostituendo l'aria più calda esistente sul lago.

Può anche essere violento e avere durata di più giorni.

L'ORLA ("brezza di valle") si forma al terminare del Pelér, quando l'aria sul bacino acqueo inizia a scaldarsi salendo verso il cielo richiamando aria più fredda dalle quote inferiori (è sostanzialmente un vento aspirato).

Gli altri venti presenti nel bacino del Garda sono prevalentemente vallivi e richiamati dal regime di brezze sopra descritto o sono venti di perturbazione.

LEZIONE n. 4:

Le regole del gioco

Come tutte le attività dell'uomo, per una civile convivenza tra chi va piano o chi va forte, tra chi è più grosso e chi è più piccolo, è stato unanimemente deciso di adottare una serie di semplici regole riguardanti le precedenza da rispettare in navigazione e nei porti.

PRECEDENZE

- 1) Una imbarcazione a motore deve sempre lasciare libera rotta ad un'imbarcazione che proceda solo grazie alla propulsione velica.
- 2) Una imbarcazione che proceda solo grazie alla propulsione velica deve lasciare sempre libera rotta a :
 - .a) ad altra barca a vela che si trovi sottovento
 - .b) ad altra vela che navighi con mure a destra se si avanza su mure diverse
 - .b) ad imbarcazione impegnata in operazioni di pesca
 - .c) ad imbarcazioni che non governano
 - .d) ad imbarcazioni con manovrabilità limitata (ad esempio perché condizionate dall'eccessivo pescaggio, troppo grandi per manovrare in spazi o tempi ristretti, ecc.)
- 3) Una qualsiasi imbarcazione (vela e/o motore) che ne raggiunga un'altra dal settore poppiere deve lasciare libera rotta alla barca raggiunta.
- 4) Tra imbarcazioni a motore, ad un incrocio di rotte, bisognerà dare precedenza a chi proviene da dritta (= destra).

ENTRATA ED USCITA DAI PORTI

Quando entrate in un porto troverete sulle testate dei moli il fanale a luce rossa a sinistra e quello a luce verde a destra.

L'ingresso e l'uscita vengono eseguiti rimanendo sempre rispettivamente al centro della metà di dritta o di sinistra del canale o apertura d'ingresso.

La velocità massima da tenere è uguale o inferiore a tre nodi.

PRECEDENZA a chi sta uscendo dal porto.

Le navi hanno la precedenza sulle imbarcazioni da diporto.

E' vietato manovrare a vela in entrata, uscita o entro il porto se non per cause estreme di forza maggiore.

E' vietato ormeggiarsi e/o ancorarsi all'imboccatura del porto.

FANALI NOTTURNI

Tutte le imbarcazioni che effettuino navigazioni notturne dovranno essere munite di luci dette fanali notturni o "luci di via" per segnalarsi ed evitare abbordi.

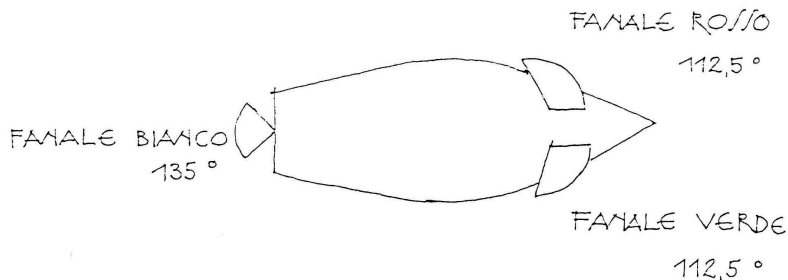
I fanali devono rispondere a requisiti internazionali che sono:

- per scafi inferiori ai sette metri e che procedano ad una velocità inferiore a sette nodi una luce bianca visibile a 360° ;
- per maggiori dimensioni o maggiore velocità un fanale rosso a sinistra, un fanale verde a dritta, entrambi con settore di visibilità di $112,5^\circ$ ciascuno, ed un fanale bianco a poppa con settore di 135° . Le unità fino ai dodici metri di lunghezza potranno raggruppare tutte le luci in un unico fanale in testa d'albero.

Per le unità minori, senza avere l'obbligo di dover mantenere un impianto elettrico che non userete quasi mai, esistono in commercio economici fanali rispondenti ai requisiti fondamentali funzionanti con comuni batterie da 1.5V.

Teneteli a bordo, non si sa mai, è molto appagante veleggiare di notte ma è meglio essere visti.

In figura i settori dei fanali :



LEZIONE n. 5:

Ormeggi ed ancoraggi

Un piccolo cenno per ricordare come muovere la barca in porto, ormeggiarsi ad un GAVITELLO (= boa idonea all'ormeggio) e come dare ancora per sostare in rada.

E' doveroso però ricordare che valgono più le esperienze in acqua che tutte le parole scritte su qualsiasi testo.

ORMEGGIO IN PORTO

L'ormeggio in porto deve essere fatto con perizia per non danneggiare la propria o le altre imbarcazioni in sosta.

La maggior parte degli errori che vengono commessi sono causati dalla fretta di concludere la manovra per dimostrare a tutti la propria bravura ma spesso l'epilogo è esattamente contrario.

Le manovre vanno pensate prima, ed eseguite poi, con assoluta calma e decisione ma soprattutto a bassa velocità.

I modi di ormeggiarsi nei porti variano di volta in volta ed è quindi saggio osservare come hanno fatto gli altri prima di accingerci a fare le nostre mosse, mosse che, se possibile, dovranno anche prevedere un piano di disimpegno.

Se si entra in un porto sconosciuto è bene tenere pronto tutto l'occorrente per l'ormeggio, con cime già date volta alle bitte a prua ed a poppa, tenere pronto all'uso il MEZZO MARINAIO (= lungo bastone munito di gaffa utile per fermarsi, tenersi collegati ad un anello di boa o molo, ecc.) e, se l'avete, anche un ancorotto che potrà servire per tenervi discosti dalla banchina qualora non fosse disponibile un corpo morto a cui collegarsi. Specialmente alle prime armi è meglio effettuare tutte le manovre necessarie con la prua verso la banchina, cosa normale nei nostri laghi o nei paesi del nord. dove è addirittura proibito entrare nei posti barca con la poppa, ma al contrario invece di quello che si fa da noi al mare. Ormeggiare di prua non solo non è sbagliato. perché la manovra ha praticamente sempre successo, ma è addirittura consigliabile se si desidera un po' di privacy.

ORMEGGIO AL GAVITELLO

Per questo tipo di ormeggio è necessario aver acquisito già un minimo di dimestichezza con l'imbarcazione, conoscerne le caratteristiche evolutive in navigazione, per capire la quantità di abbrivo sufficiente per raggiungere il gavitello cui ormeggiarsi a barca ferma o quasi.

L'ideale sarebbe poter raggiungere il punto di bolina, quindi controvento,

ma l'esperienza insegna che questo succede raramente e da qui nasce appunto l'esigenza di conoscere i raggi di evoluzione e l'inerzia dell'imbarcazione.

nelle più svariate condizioni di vento, corrente e onda, dello scafo su cui navighiamo.

La manovra poi è abbastanza semplice perché generalmente intorno al gavitello vi è sempre sufficiente acqua libera, e quindi tempo a disposizione, per tutte le operazioni di collegamento all'anello posto sul gavitello stesso, se si avrà l'accortezza di avere già pronto il mezzo marinaio o pronta ed in chiaro la cima d'ormeggio da infilare a doppino.

ANCORAGGIO

Per legge ogni imbarcazione deve essere dotata di un'ancora e relativa catena e/o cavo d'ancoraggio idoneo per il tipo di barca.

La maggior parte dei diportisti, specie al lago, ha un'ancora solo proforma ritenendo di non doverla usare mai ed il cui peso è salo dannoso per l'assetto della barca. Poi la caricano con le cose più incredibili e spesso inutili.

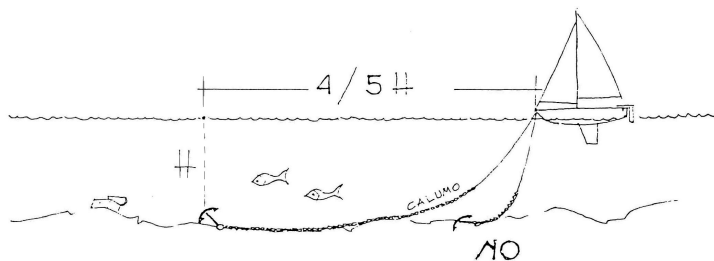
L'ancora serve, ne servirebbero almeno due in verità, ed è sufficiente che risulti indispensabile una sola volta per dover poi dispiacersi se non la si aveva a bordo.

Perché sia efficace l'ancora deve avere un peso ed una forma strettamente correlate al peso dell'imbarcazione su cui viene utilizzata ed al tipo di fondale esistente: esistono apposite tabelle per scoprire la più idonea. che andrà poi collegata ad Una catena dimensionata per sopportare lo sforzo: la catena svolgerà la duplice funzione di ammortizzatore (grazie al peso proprio) e di mantenere l'ancora appoggiata sul fondo nella posizione più corretta per aiutarla a svolgere al meglio il suo lavoro.

Che la linea d'ancoraggio sia tutta catena, o catena e cima, per ancorarsi sarà necessario filare per occhio una quantità di catena/cima pari almeno a quattro - cinque volte la profondità dell'acqua (la parte filata fuori bordo si chiama CALUMO) e verificare, facendo retrocedere lo scafo, se l'ancora ha agguantato il fondo o sta "arando".

L'ancoraggio perfetto sempre non esiste ed ogni volta si impara qualcosa di nuovo anche a distanza di anni. Qui più che mai contano le esperienze fatte.

Ancoraggio e calumo:



LEZIONE n. 6:

I fluidi ed il movimento :

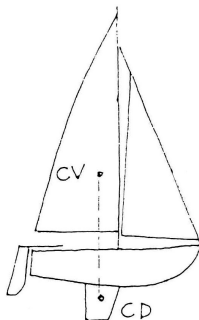
La nostra barca vive tra due fluidi di diversa densità, l'acqua e l'aria.
Il movimento in questi, e di questi, fluidi porta alla generazione di forze spesso opposte tra loro da sfruttare e/o vincere al meglio per far avanzare la nostra barca a vela.

.a) Centro velico e di deriva

La spinta del vento viene esercitata su tutte le singole componenti emerse dello scafo e delle sue attrezzature, siano esse albero, vele, opera morta, candelieri. ecc..

Già a livello progettuale questo insieme di forze, agenti sulle singole parti, viene unificato in un unico vettore di spinta che trova la sua applicazione in un determinato punto chiamato CENTRO VELICO.

Analogamente, lo stesso calcolo, viene effettuato per tutte le forze agenti sulla parte immersa dello scafo. L'insieme delle forze che incontriamo sotto la linea di galleggiamento viene unificato in un vettore che trova la sua applicazione nel punto chiamato CENTRO DI DERIVA.



Grazie alle figure potremo capire che:

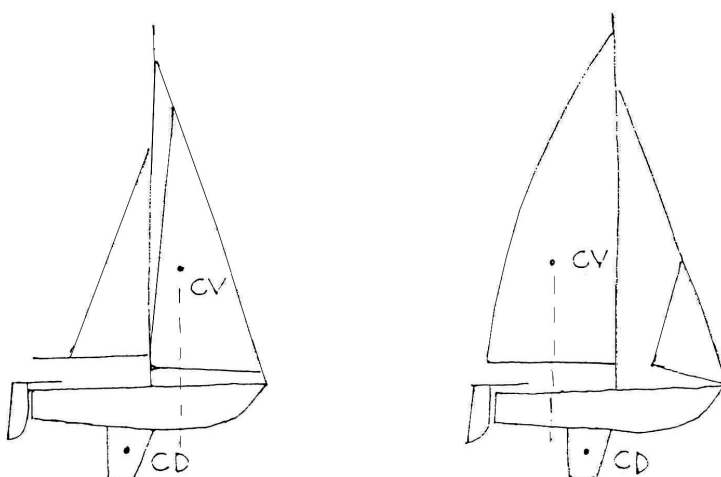
- quando CD e CV sono sovrapposti il comportamento della barca è neutro;
- quando CV è a PRUA VIA (= più verso prua) di CD la barca tenderà ad allontanare la prua dal punto di provenienza del vento e allora si dice che ha TENDENZA POGGIERA (o più semplicemente si dice che è poggiera);

- quando CV è a POPPAVIA (= più verso poppa) di CD la barca ha TENDENZA ORZIERA (o più semplicemente si dice che è orziera o ardente)

quindi tenderà di avvicinare la prua alla direzione di provenienza del vento. E' questo l'assetto preferito, in maniera più o meno marcata, da tutti i velisti perché permette di "sentire" meglio il timone ed aiuta a condurre il mezzo.

Modificare la posizione del centro velico è abbastanza semplice.

Ci sono di aiuto i disegni:



Dopo aver osservato le figure risulta intuitivo capire che:

- la RANDA fa ORZARE
- il FIOCCO o il GENOA fanno POGGIARE

Analogamente, APPOPPANDO lo scafo (= spostando i pesi a poppa facendo così immergere maggiormente quest'ultima) aumenteremo verso poppa le superfici immerse facendo traslare verso poppa anche il centro di deriva e la barca, se non si modifica il piano velico, diventerà POGGIERA: APPRUANDO lo scafo (= spostare i pesi a prua immergendola maggiormente) il centro di deriva traslerà verso prua, e la barca, se non si modifica il piano velico, diventerà ORZIERA. L'equilibrio va quindi ricercato in molti modi.

.b) Vento reale, di velocità e apparente

Forse non avevate sospettato l'esistenza di tutti questi tipi di vento.

VENTO REALE (VR)

E' quello naturale che conosciamo tutti noi, soffia dalla direzione che ci viene indicata dalle bandiere, dalle fronde degli alberi, dal fumo che sale, dalle increspature sull'acqua e dalle altre barche alla fonda (in assenza di corrente).

E' insomma quello che percepiamo sulla pelle quando siamo fermi.

VENTO DI VELOCITA' (VV)

In assenza di vento reale incominciamo a correre a piedi. Quello che sentiamo può solo essere il vento di velocità.

VENTO APPARENTE (VA)

E' la somma algebrica del vento reale e del vento di velocità.

E' il vento che ci interessa di più perché in base ad esso regoliamo le vele per avanzare più speditamente.

L'intensità del VA è estremamente mutevole perché soggetta a tutte le variabili possibili in relazione alla velocità più o meno stabile del VR (ad esempio quando questo soffia a raffiche) o alla velocità in aumento o diminuzione dello scafo.

Il vento apparente aumenta se si fa un'andatura al vento, diminuisce quando si va con il vento in poppa.

E' fondamentale ricordare che il VENTO REALE proviene sempre PIU' DA POPPA rispetto al VENTO APPARENTE.

.c) Pressione del vento sulle vele

Come già accennato all'inizio, aria ed acqua sono fluidi. Quando i fluidi sono in movimento possiedono energia.

L'energia può essere parzialmente imbrigliata e trasmessa ad una superficie che sappia raccoglierla ed utilizzarla.

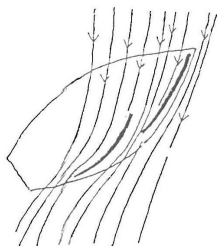
L'energia raccolta genererà una spinta, concentrata sul CV, e quindi movimento.

Come nel caso del CV e del CD, la sommatoria di tutte le spinte fornite dai filetti fluidi che "formano" il vento si può rappresentare con un vettore.

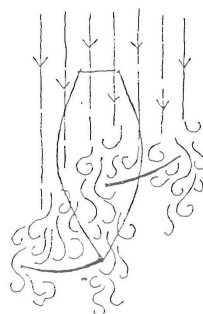
In una vela ben regolata su cui scorra dell'aria con moto laminare (vedi

figura), il punto di applicazione di questo vettore si troverà sulla perpendicolare della retta congiungente l'inferitura e la balumina della vela, detta corda, in un punto situato a circa il 40/45% della lunghezza della retta stessa a partire dall'inferitura. Si forma così la componente propulsiva.

Moto laminare



Moto turbolento



La prova di quanto detto è semplicissima. Provate ad avvicinare la parte convessa di un cucchiaino al getto d'acqua di un rubinetto e vedrete che verrà attirato con decisione all'interno del getto stesso per effetto degli squilibri di pressione che vengono a crearsi sulla superficie del cucchiaino. Descrivendo con estrema approssimazione il fenomeno, si può dire che i filetti fluidi (aria o acqua) che passano sul lato convesso della superficie (vela = cucchiaino) devono compiere un percorso più lungo per riunirsi a quelli che passano sull'altro lato. Si forma, a causa della maggiore velocità, una depressione sul lato convesso che, non esistendo il vuoto in natura, instaura un fenomeno di "risucchio" che ci fa avanzare.

Le vele vanno quindi sempre regolate in modo da mantenere un flusso laminare sulla vela. Questo si ottiene solo lasciando invariato l'angolo di incidenza delle vele rispetto al vento, qualsiasi sia l'andatura. Quanto detto vale per tutte le andature della barca al vento con l'eccezione di gran lasco e poppa dove non vi è mai moto laminare del vento, si instaura invece un moto turbolento, essendo l'aria ostacolata bruscamente dalla superficie delle vele.

E' possibile fare ora un paio di considerazioni:

.- quando la vela FILEGGLA (= sbatte libera al vento) non vi è alcuna componente propulsiva utile (si dice che è troppo ALLASCATA= TROPPO LIBERA);

.- Quando la vela viene messa perpendicolarmente alla direzione del vento la componente propulsiva è massima, ma solo se andiamo nella stessa direzione del vento, altrimenti vi è solo un'enorme coppia sbandante che tende a far rovesciare lo scafo su un fianco (e si dice allora che la vela è troppo CAZZATA = troppo "tirata").

.- Per ottenere la massima componente propulsiva la vela dovrà essere cazzata fino a quando smetterà di fileggiare lungo tutta la superficie.

Assimilata questa breve dispensa con una digestione guidata del Vostro istruttore nelle ore di pratica a bordo, eccoVi improvvisamente capaci di manovrare autonomamente la Vs. barca a vela.

YACHT CLUB VERONA a.s.d.

Sede: Piazzale Olimpia n. 1 – STADIO BENTEGODI, 37138 Verona

Base nautica: Via Lavesino 16/a, Brenzone sul Garda

Email: segreteria@yachtclubverona.it

Web: www.yachtclubverona.it