



Andiamo a vela

Di bolina (X)

L'andatura di bolina, quella che consente a un'imbarcazione a vela di raggiungere una meta situata sopravvento mediante il bordeggio, merita un'attenzione particolare. Infatti si differenzia dalle altre, con le quali si può andare dritti in rotta regolando opportunamente le vele, perchè richiede al timoniere l'abilità di individuare l'angolo ottimale col vento, quello che rappresenta il miglior compromesso fra la prua e la velocità, tenendolo poi costante.

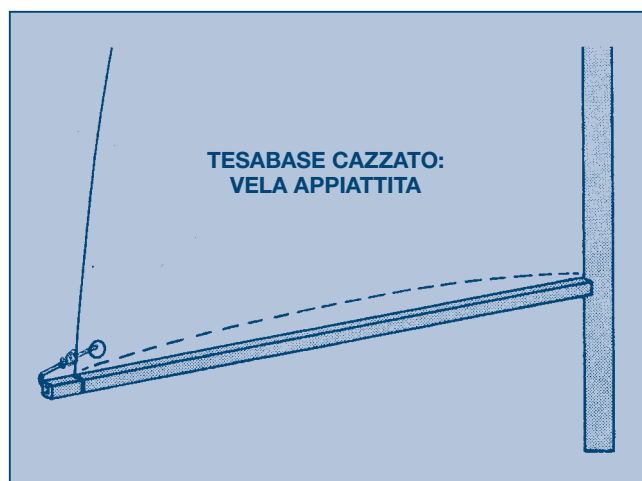
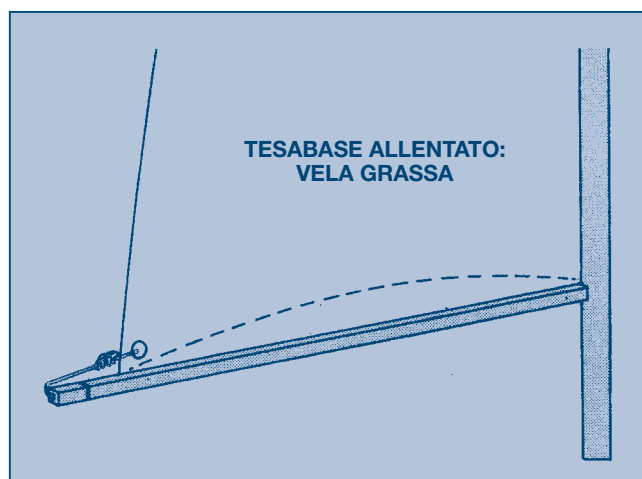
Soltanto la pratica permetterà al timoniere di raggiungere questo risultato. Egli si accorgerà presto che, cazzando a ferro la scotta, gli sembrerà di avvicinarsi il più possibile alla rotta desiderata, ma si accorgerà pure che la barca avanza poco o nulla, scarrocciando abbondantemente. Puggiando e filando la scotta vedrà che la barca accelera e lo scarroccio diminuisce, ma la direzione di avanzamento si scosta decisamente da quella voluta.

Provando e riprovando il timoniere affinerà sempre più la sua sensibilità e si avvicinerà al compromesso ideale: la barca cioè manterrà una buona velocità, essenziale per ridurre al minimo lo scarroccio, e l'angolo ottimale col vento, seguendo le sue oscillazioni in direzione, sempre presenti.

La regolazione della vela va fatta in funzione della forza del vento e dello stato del mare. Più la vela è grassa più è potente, entro determinati limiti, a scapito però dell'angolo col vento. Una vela moderatamente grassa sarà così opportuna con poco vento o in presenza di onde che fanno beccheggiare la barca frenandola, mentre potrà essere vantaggiosamente appiattita se il mare è calmo e la brezza è tesa.

Per ingrassare la vela occorre alleggerire le tensioni della drizza e del tesabase, lasciando del necessario la scotta. Al contrario, per appiattirla, si dovranno mettere bene in forza la drizza e il tesabase, cazzando la scotta. Se l'imbarcazione è dotata di trasto, la posizione del carrello sarà importante per la regolazione della vela. Con vento leggero il carrello potrà essere posizionato al centro o anche leggermente sopravvento, con la scotta un po' allascata. Con vento fresco dovrà invece essere portato sottovento sul trasto, tanto più quanto più forte è il vento, con la scotta ben cazzata.

Anche l'assetto della barca è importante. Con vento molto leggero è bene che il timoniere stia sottovento, tenendo la barca inclinata. Così la vela potrà mantenere la sua forma per il suo stesso peso e si potranno utilizzare le ariette più leggere, vedendo scivolare la barca sul mare liscio come l'olio. L'importante, in quelle condizioni, è riuscire a tenere la barca abbrivata in modo da creare un minimo di vento apparente che serve a conservare la velocità, cosa che sarebbe impossibile se la vela pendesse floscia, senza alcuna forma aerodinamica.



Se il vento è sufficiente a tenere gonfia la vela, il timoniere potrà stare seduto al centro. L'assetto longitudinale della barca è pure importante: lo specchio di poppa non dovrà essere parzialmente immerso per non trascinare acqua, con conseguente aumento della resistenza all'avanzamento. Man mano che il vento aumenta d'intensità, il timoniere si porterà sempre più sopravvento, con i piedi sotto le cinghie.

Con vento a raffiche è importante guardare la superficie dell'acqua sopravvento per poterle vedere arrivare mediante le increspature che vi producono, riuscendo anche a prevedere se la raffica sarà leggera o forte. La scotta naturalmente va tenuta in mano, pronta ad essere lasciata se appare evidente che non si riesce a controllare l'inclinazione della barca col proprio peso portato più sopravvento possibile: in quel caso occorre lasciarla tempestivamente in modo che la randa inizi a fileggiare, ma non più del necessario: non si dovrà mai mollarla in bando, perchè è necessario che la vela continui a portare abbastanza per mantenere l'abbrivo e, di conseguenza, l'efficacia del timone.

In mare non siamo soli: il rischio di collisione con altri natanti è frequente ed è perciò indispensabile conoscere le regole per evitare gli abbordi in mare, oltre a saperle metterle in atto senza la minima esitazione. Tra barche a vela che si incrociano è tenuta a manovrare quella che ha le mure a sinistra. L'antico detto "mure a dritta tira dritto" potrà essere ancora utile per non fare confusione. Nel caso abbiano le stesse mure, è tenuta a manovrare la barca che sta sopravvento all'altra. E, ovviamente, deve manovrare la barca raggiungente per evitare la collisione con l'altra che naviga all'incirca

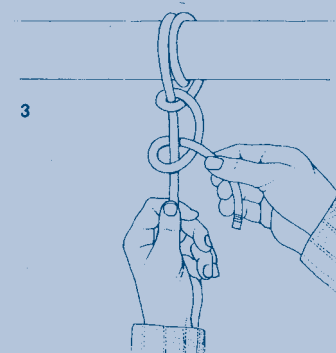
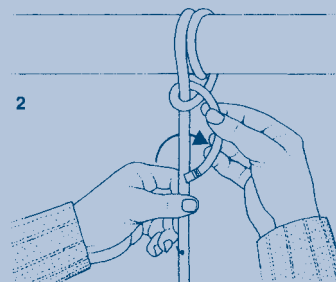
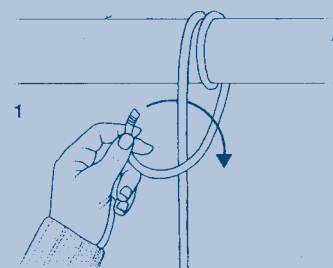
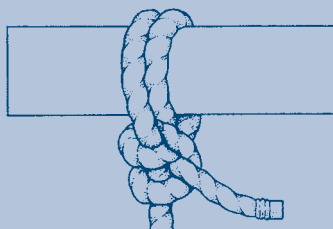
sulla stessa rotta. La manovra consiste normalmente in un'accostata, iniziata per tempo, per passare di poppa all'altra barca a distanza di sicurezza.

Con le barche a motore, ed anche con le navi se non si è in prossimità del porto, in teoria la barca a vela ha sempre il diritto di rotta. In pratica è bene non fidarsi, cercando di evitare di trovarsi sulla rotta di una nave, alla quale una barchetta può passare inosservata in certe condizioni. Un peschereccio con la rete a rimorchio ha diritto di rotta sulla barca a vela, ed anche un traghetto.

Ed ora due parole di commiato. Queste dieci lezioni non possono aver fatto di voi dei marinai. Possono essere però considerate una base di partenza su cui cominciare a costruire l'esperienza necessaria per veleggiare su una piccola deriva con la dovuta sicurezza, potendo poi continuare su imbarcazioni più grandi con l'entusiasmo per questo sport affascinante che spero di essere riuscito a trasmettere.

Giancarlo Basile

Dovendo assicurare una cima in tensione a un anello o una bitta è difficile fare la gassa. È meglio allora passare una volta nell'anello o attorno alla bitta, eseguendo poi due mezzi colli attorno alla stessa cima. I due mezzi colli, come si può vedere, non sono che un nodo parlato.



TERMINI MARINARESCHI

Beccheggiare	Detto di imbarcazione che, a causa del mare in prua, solleva e abbassa ritmicamente la prua sulle onde.
Cazzare a ferro	Mettere in forza tesando al massimo una scotta o una manovra in genere.
Ingrassare	Aumentare la concavità di una vela.
In bando	Detto di cima completamente mollata.
Specchio di poppa	La parte dell'estrema poppa dell'imbarcazione, a cui è incernierato il timone.
Tesabase	Manovra corrente che serve per regolare la tensione della base della randa.
Trasto	Rotaia su cui scorre il carrello della scotta di randa.
Vela grassa	Con concavità accentuata, panciuta.