



CORSO DI VELA

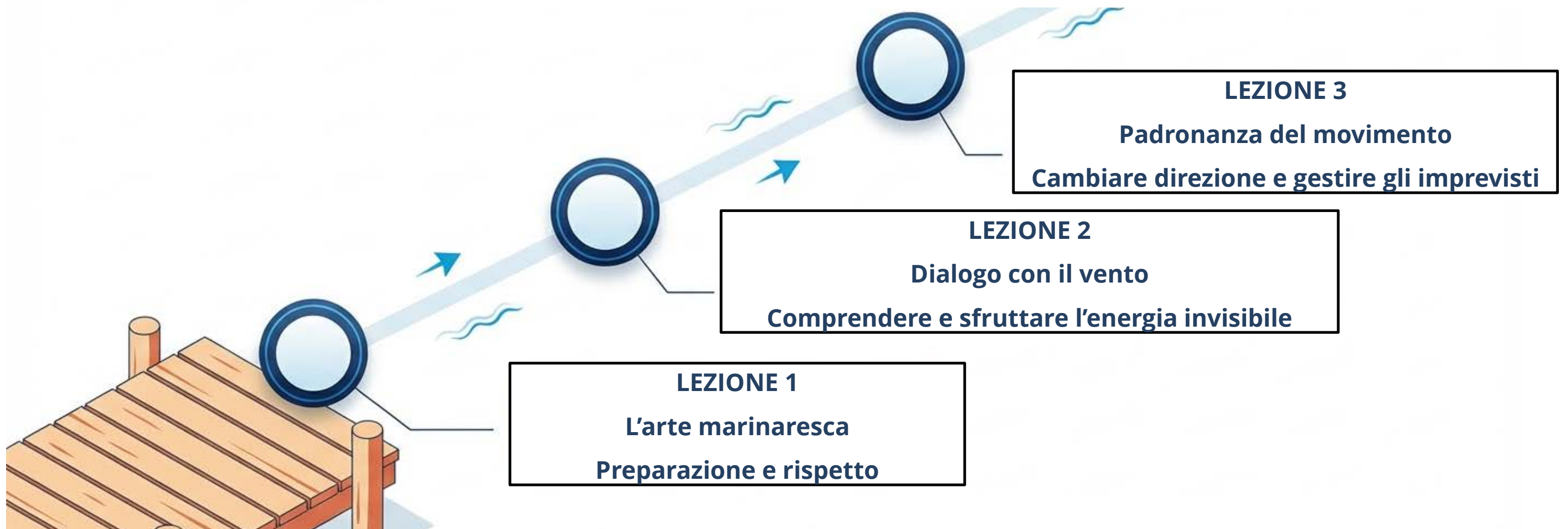
LEGA NAVALE SCUOLA VELA



Sailing on Dinghy

ISTRUTTORE BASE VELA

PIERLUIGI MAURIZI



La Virata di Poppa: ABBATTUTA

COS'È L'ABBATTUTA

La **virata di poppa**, chiamata ABBATTUTA, è la manovra che permette alla barca di cambiare direzione passando con la poppa attraverso il vento.

Durante la virata:

- la barca resta **sempre spinta dal vento**
- il movimento del **boma** deve essere controllato

PRIMA DELLA MANOVRA

Prima di iniziare l'abbattuta è importante:

- Lascare leggermente la randa
- controllare che l'equipaggio sia pronto
- verificare che non ci siano ostacoli

Attenzione: Il boma può muoversi velocemente e diventare pericoloso.

RICORDA

- La strambata fa cambiare mure passando con la poppa nel vento
- La barca resta sempre in movimento
- Il boma è la parte più pericolosa

Direzione del vento



LE FASI DELL'ABBATTUTA

Preparazione

Dal lasco si poggia lentamente fino ad arrivare con il vento in poppa.

Il timoniere chiede: "Pronti a strambare?"

L'equipaggio risponde: "Pronto!"

(tutti con la testa bassa per il passaggio del boma)

Inizio manovra

Il timoniere avvisa: "Strambo!"

- **La randa viene portata al centro:** si controlla il movimento del boma impugnando (e non cazzando) la scotta randa e trascinando il boma a centro barca. Il fiocco si sgonfia la randa copre il vento al fiocco

Passaggio delle vele

- Il timoniere continua la virata in poppa per far passare la randa dall'altro lato.

Uscita dalla manovra

- il timoniere riporta il timone al centro e si regolano le vele per la nuova andatura

N.B.

L'Abbattuta involontaria o l'Abbattuta con il cambio di mure senza il controllo del boma, si chiama **STRAMBATA**.

Ogni volta che abbattiamo senza portare a centro barca il boma, facciamo una strambata.

Istruttore base Vela Pierluigi Maurizi

La strambata Cinese

La **strambata cinese** è una strambata involontaria e pericolosa. Se la barca **rolla (oscilla)** **verso sopravvento**:

- la barca smette di voler orzare
- tende improvvisamente a **puggiare**
- può avvenire una **strambata involontaria (strambata cinese)**

Questo è uno dei rischi più pericolosi nelle andature portanti e crea una situazione instabile che può portare alla **scuffia** (ribaltamento della barca).

RISCHI PRINCIPALI

Una strambata involontaria può causare:

- **Scuffia** (ribaltamento)
- **Bomata** (colpo del boma)
- Perdita di controllo della barca

RICORDA

Il rollio può causare strambate involontarie

Il vang evita che il boma si alzi

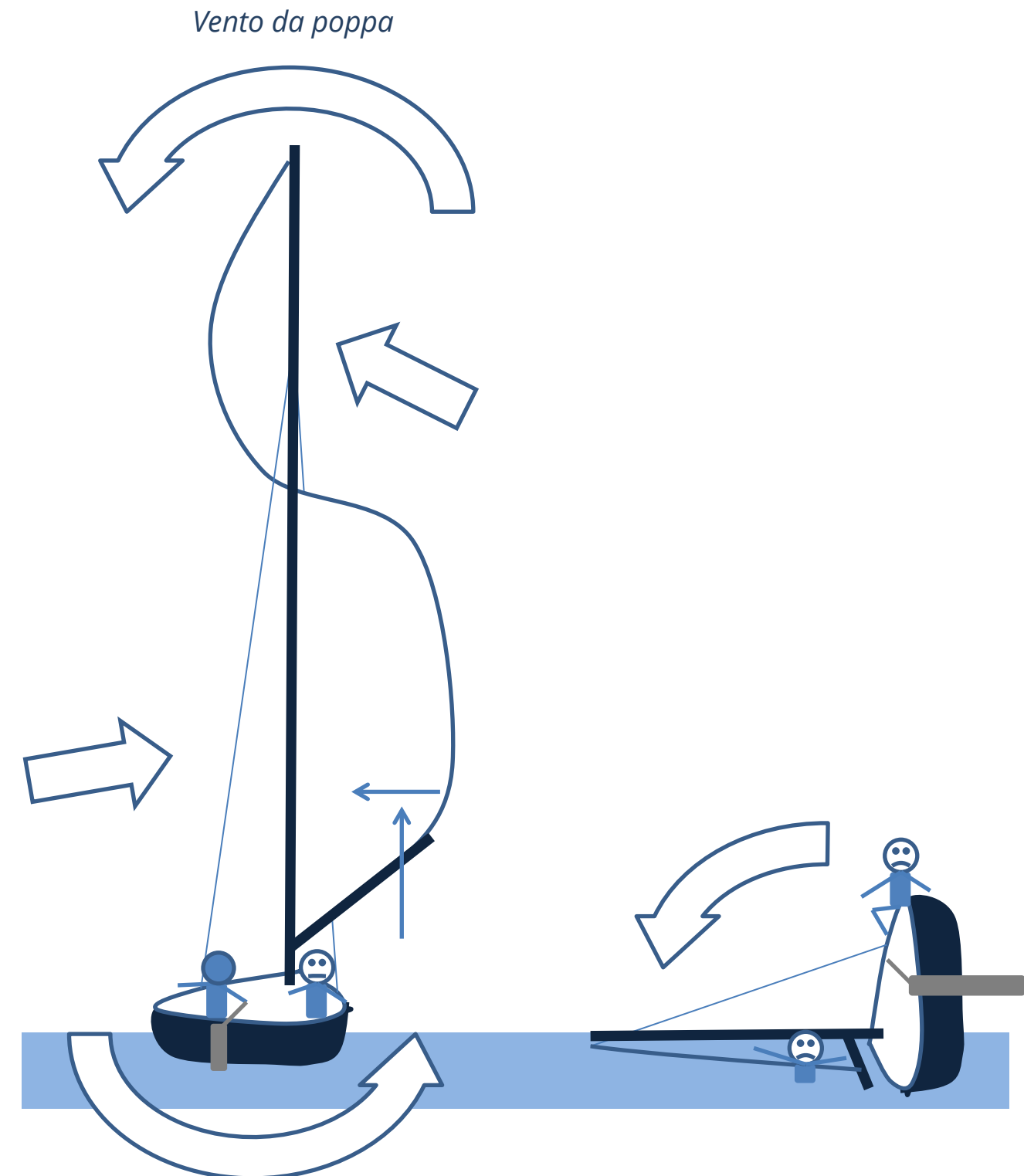
Il timoniere deve anticipare i movimenti

L'equipaggio deve bilanciare la barca

COSA DEVE FARE IL TIMONIERE

Il timoniere deve **anticipare i movimenti della barca**.

Se la barca **con il vento in poppa inizia a rollare** allora prevediamo che la prua tenderà ad accostare a dritta o a sinistra. **Bisogna contrastare l'accostata involontaria** con il timone, mantenendo la rotta.



DIFFERENZA TRA VIRATA E ABBATTUTA

Le due manovre servono entrambe per **cambiare mure** (cioè cambiare il lato da cui arriva il vento), ma in modo diverso:

Virata (virata di prua)

La barca passa **con la prua nel vento**.

Caratteristiche:

- si usa di bolina
- per un attimo le vele non spingono
- serve velocità (abbrivio)

manovra generalmente più sicura.



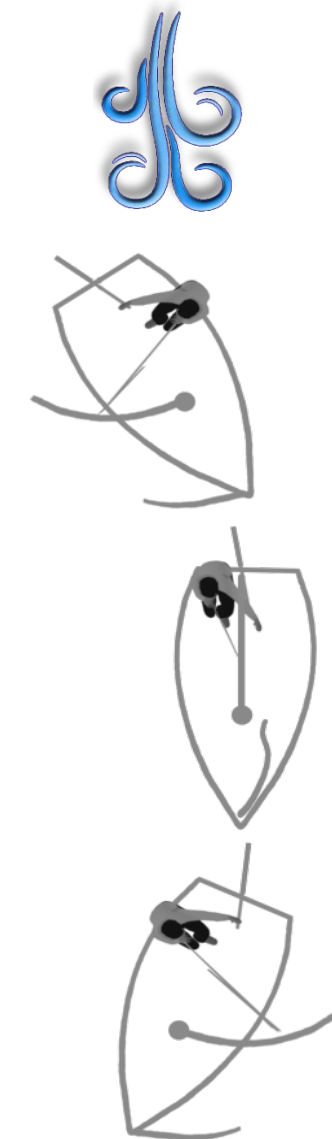
Abbattuta (strambata o virata di poppa)

La barca passa **con la poppa nel vento**.

Caratteristiche:

- si usa nelle andature portanti
- la barca resta sempre spinta dal vento
- il boma passa velocemente da un lato all'altro

richiede molta attenzione



RECAP: DIFFERENZE PRINCIPALE

Manovra	Come vira la barca	Spinta delle vele	Attenzione principale
Virata	Prua nel vento, ci aiutiamo con il Fiocco	Si perde per un attimo	Mantenere velocità / Controllo del Fiocco
Abbattuta	Poppa nel vento	Sempre presente	Controllo del boma

CONTROLLI PRIMA DI PARTIRE

Prima di entrare in acqua verificare:

- Vento (direzione e intensità)
- Scotte libere
- Timone pronto (ma sollevato)
- Deriva sollevata a metà
- Nessuno davanti alla barca

RICORDA

Prua sempre al vento alla partenza

Deriva e timone solo in acqua profonda

Movimenti rapidi ma ordinati

Prendere velocità: barca ferma non governa.

SEQUENZA DI PARTENZA

1 Posizionare la barca

- Prua **controvento**
- Barca perpendicolare alla riva
- Equipaggio ai lati della barca

2 Entrare in acqua

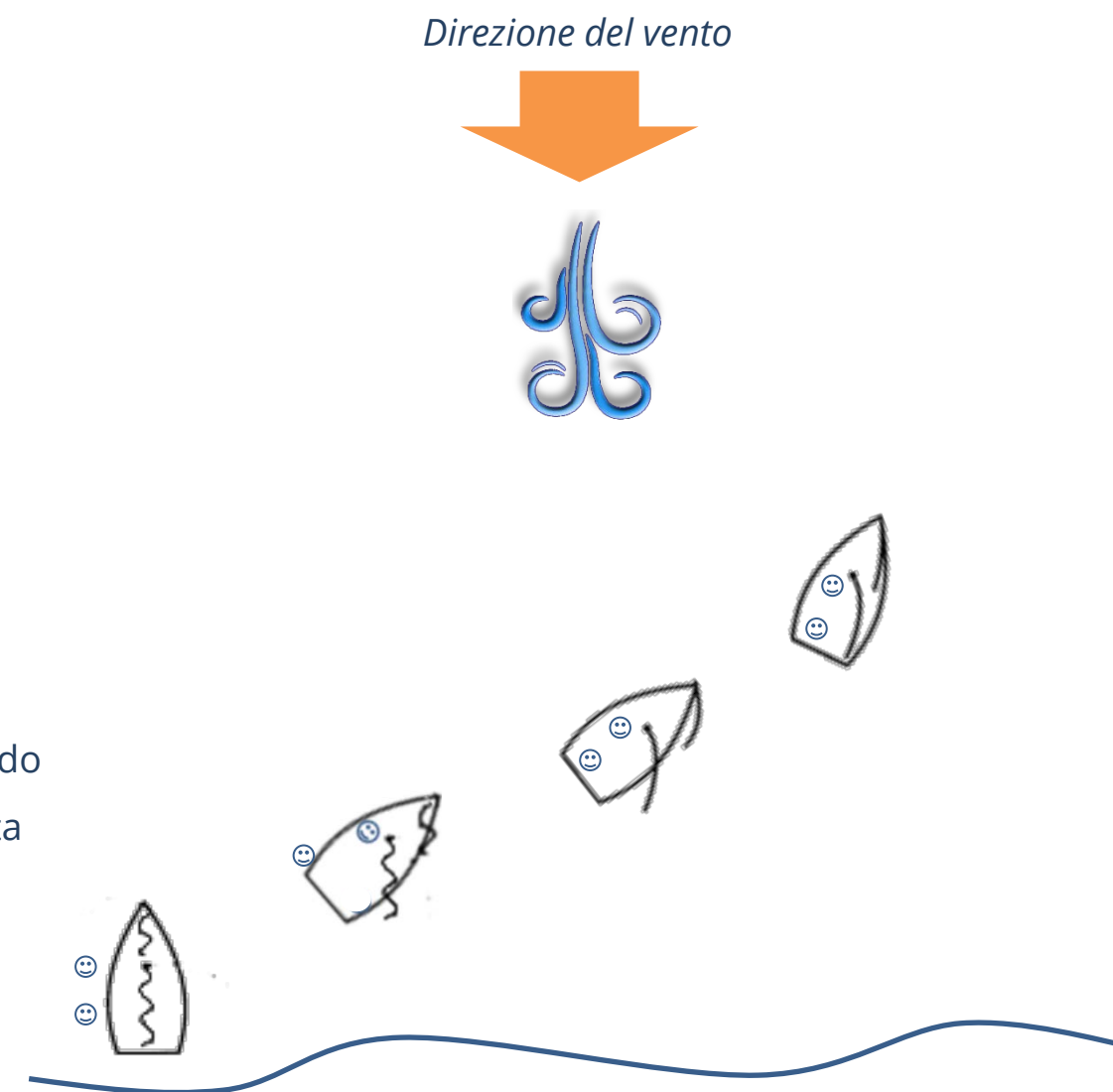
- Spingere la barca fino a acqua sufficiente
- Tenere la prua al vento
- Il timoniere tiene la barca dalla sartia sopravvento

3 Salire a bordo

- Sale prima il prodiere e mette le vele in bando
- Il timoniere fa scorrere tra le mani la fiancata sopravvento, e sale a bordo.
- È buona regola partire di bolina larga

4 Partenza

- Abbassare timone
- Abbassare gradualmente la deriva
- Cazzare il fiocco e leggermente la randa
- È importante dare velocità alla barca per renderla più manovriera.



CONTROLLI PRIMA DELL'ARRIVO

Scegliere il punto di arrivo

Controllare:

- Direzione del vento
- Eventuali ostacoli
- Altre barche
- Fondale

RICORDA

Decidere in anticipo la rotta di approdo

Lascare le vele e rallentare

Preparare equipaggio

Alzare deriva

Prua sempre al vento all'arrivo

Deriva e timone solo in acqua profonda

Movimenti rapidi ma ordinati

Coordinazione equipaggio fondamentale

SEQUENZA DI ARRIVO

1 Ridurre la velocità

- Vele lascate
- Andatura controllata
- Mai arrivare veloci.

2 Fase di arrivo

- Orza progressivamente
- Fa fileggiare leggermente la randa. La vela che fileggia = freno naturale.
- Alzare deriva parzialmente
- Sganciare la cima di ritenuta o alzare il timone se necessario

3 Ultimi metri e fermare la barca

- Peso centrale e Barca dritta
- Pronti a **scendere dal lato sopravvento: mai saltare sottovento.**
- Prodiere scende: tiene la prua al vento
- Timoniere lasca completamente la randa
- Barca sempre prua al vento

4 Mettere in sicurezza

- Prua al vento
- Vele lascate
- Barca tenuta a mano: la barca non deve ripartire

Direzione del vento

