



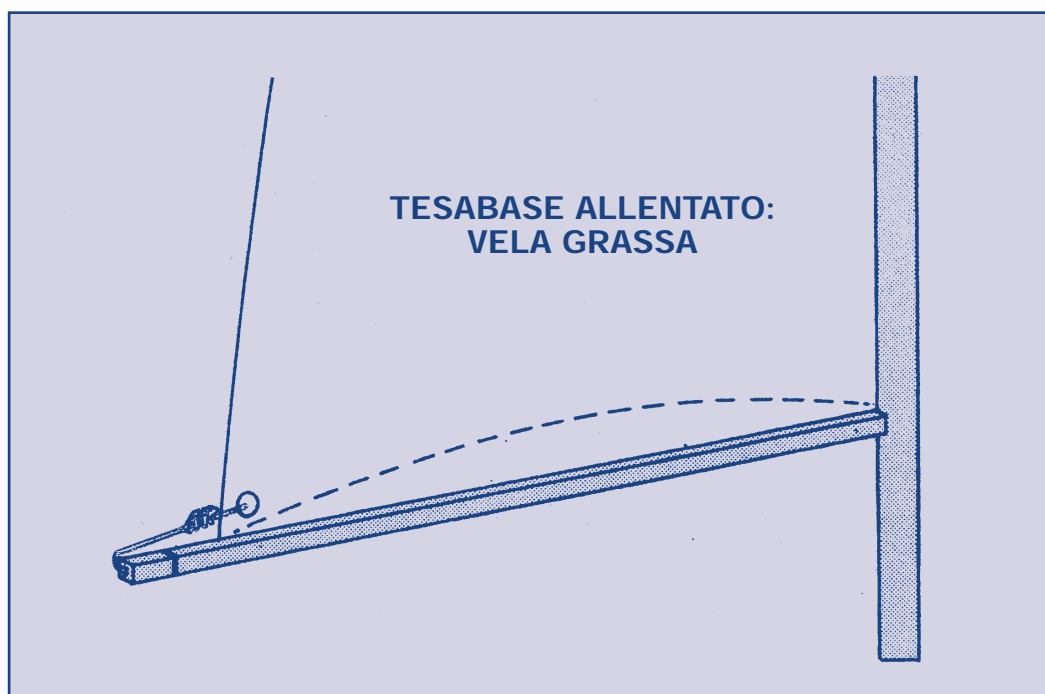
(10) Prudenza, anzitutto

Tra le varie andature, quella di bolina merita un'attenzione particolare. Mentre al traverso o al lasco si va dritti in rotta verso la meta, regolando le vele al meglio per ottenere la massima velocità possibile, di bolina occorre individuare l'angolo ottimale col vento apparente, quello che rappresenta il miglior compromesso fra la "prua" e la velocità, cercando poi di mantenerlo costante.

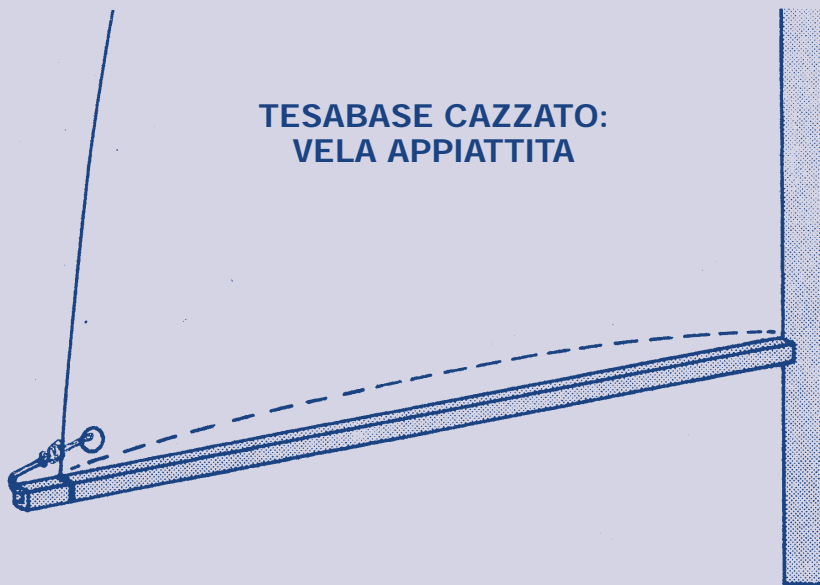
Come trovare quest'angolo magico col vento apparente? Soltanto la pratica potrà insegnarlo, affinando sempre più la sensibilità del timoniere. Egli si accorgerà presto che, caz-zando la scotta "a ferro", gli sembrerà di avvicinarsi il più possibile alla

rotta desiderata controvento, ma non potrà fare a meno di notare che la barca avanza poco o nulla e scarroccia abbondantemente. Al contrario, filando la scotta e puggiando più del necessario, vedrà aumentare allegramente la velocità, la barca scarroccerà molto meno, ma la direzione di avanzamento sarà ben sottovento a quella voluta.

A forza di provare e riprovare ci si avvicinerà sempre più al compromesso ideale: la barca avrà una buona velocità, essenziale per ridurre al minimo lo scarroccio, e la prua sarà tale da mantenere questo delicato equilibrio, seguendo le oscillazioni della direzione del vento, sempre presenti. La vela dovrà essere rego-



TESABASE CAZZATO: VELA APPIATTITA



lata a seconda della forza del vento e delle condizioni del mare: una vela "grassa" fa bolinare poco, ma è potente ed è quindi opportuna con vento leggero o se ci sono onde che fanno "beccheggiare" l'imbarcazione, frenandola.

Per "ingrassare" la vela occorre alleggerire la tensione della drizza e del "tesabase", filando del necessario la scotta. Al contrario, per appiattirla, si dovranno mettere bene in tensione la drizza e il tesabase, cazzando la scotta. Se l'imbarcazione è dotata di "trasto", la posizione del carrello della scotta di randa avrà un'importanza determinante per la regolazione della vela. Si passerà da una posizione leggermente sopra-

vento al centro del trasto, con la scotta alquanto lasciata, se il vento è leggero, a uno "scarrellamento" sottovento anche a fine corsa, con la scotta ben cazzata, se il vento è molto "fresco".

L'assetto della barca è pure molto importante. Con pochissimo vento il timoniere dovrà stare seduto sottovento, tenendo così la barca sbandata. In tal modo la vela, ben ingrassata, potrà mantenere la sua forma per il suo stesso peso, e si potranno utilizzare le ariette più leggere, vedendo scivolare la barca sull'acqua liscia come l'olio, quasi fosse un miracolo. La verità è che, se si riesce a mantenere la barca abbrivata, si mantiene quel po' di



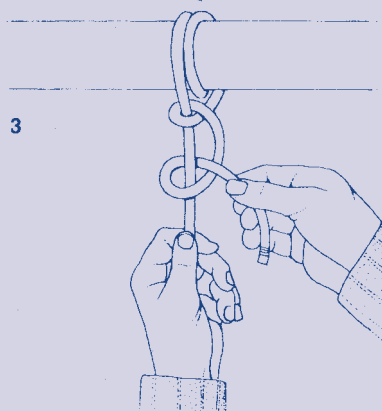
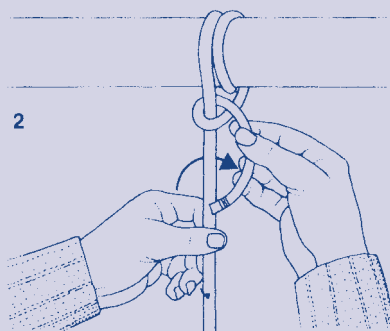
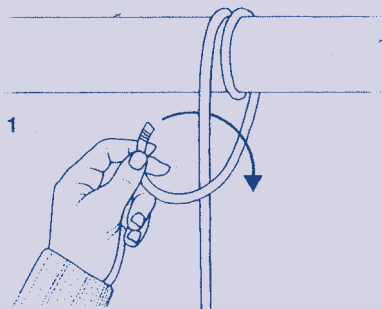
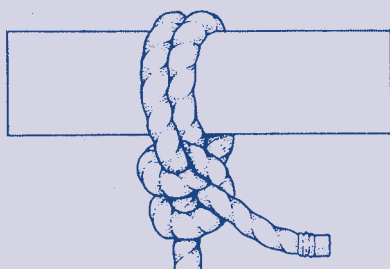
(10) Prudenza, anzitutto

vento apparente che serve a conservare l'abbrivio.

Ciò sarebbe impossibile se la vela pendesse floscia, senza alcuna forma aerodinamica. Con vento tale da mantenere la vela gonfia, il timoniere potrà stare seduto al centro. L'assetto longitudinale dovrà pure

essere curato, in modo da non fare immergere lo "specchio di poppa", per non trascinare acqua, con conseguente aumento di resistenza all'avanzamento. Man mano che il vento si fa più fresco, ci si porterà sempre più sopravento, con i piedi sotto le cinghie. Se il vento è a raffi-

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

che, queste si vedranno arrivare sulla superficie dell'acqua: un buon motivo per guardarla continuamente sopravento, in modo da prepararsi a riceverle.

La scotta, ovviamente tenuta in mano, potrà essere filata se si vede che col proprio peso non si riesce a controllare l'inclinazione della barca: occorrerà filare quanto basta, mai lasciarla completamente "in bando", in modo che la randa cominci a fileggiare, ma continui a portare quello che serve per mantenere la barca abbrivata e sotto controllo. Il timoniere si mantiene spostato al massimo fuori-bordo.

In mare non siamo soli: occorrerà conoscere le regole per evitare collisioni, quando si presenta questo rischio. Tra barche a vela, è tenuta a manovrare quella che ha le mure a sinistra. È opportuno tenere a mente il detto "mure a dritta tira dritto". Nel caso avessero le stesse mure, è tenuta a manovrare quella che si trova sopravento all'altra. La manovra migliore è sempre quella di puggiare con largo anticipo, per assicurare l'altro timoniere che si è consapevoli di avere la responsabilità di manovrare, passando a debita distanza di poppa all'altra barca.

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 e 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.

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 diritto di rotta. In pratica è bene non fidarsi e ... fare in modo di non trovarsi sulla rotta di un bastimento! Un peschereccio che rimorchia la rete ha diritto di rotta e così pure un traghetto.

Ed ora due parole di commiato. Non crediate che queste dieci lezioni abbiano fatto di voi dei marinai. Sono appena l'ABC dell'andar per mare su una piccola deriva, ma possono costituire una base su cui costruire quell'esperienza necessaria per sentirsi sicuri. Sarà l'entusiasmo per questo sport affascinante che vi spingerà a insistere. Se saremo riusciti a trasmetterlo a qualcuno, avremo raggiunto il nostro scopo.