



## (2) Come il vento spinge la vela

Prima di imbarcarsi e iniziare la meravigliosa avventura, occorre conoscere un minimo di teoria della vela. Poche idee, ma molto chiare, è opportuno siano ben assimilate: costituiranno un fondamentale punto di riferimento a cui restare saldamente attaccati durante le prime uscite in mare.

Tutti sanno che una barca si governa col timone. È bene dire subito che, se la barca è ferma, questo non ha alcun effetto. Occorre dunque un minimo di velocità e, piuttosto che stupirsi perché la barca non reagisce con tutta la "barra" da una parte, sarà meglio pensare a

come farla "abbrivare". Sembra una cosa ovvia, ma è un fatto: la stragrande maggioranza dei neofiti cascano in questa trappola, col risultato di veder "scarrocciare" inesorabil-

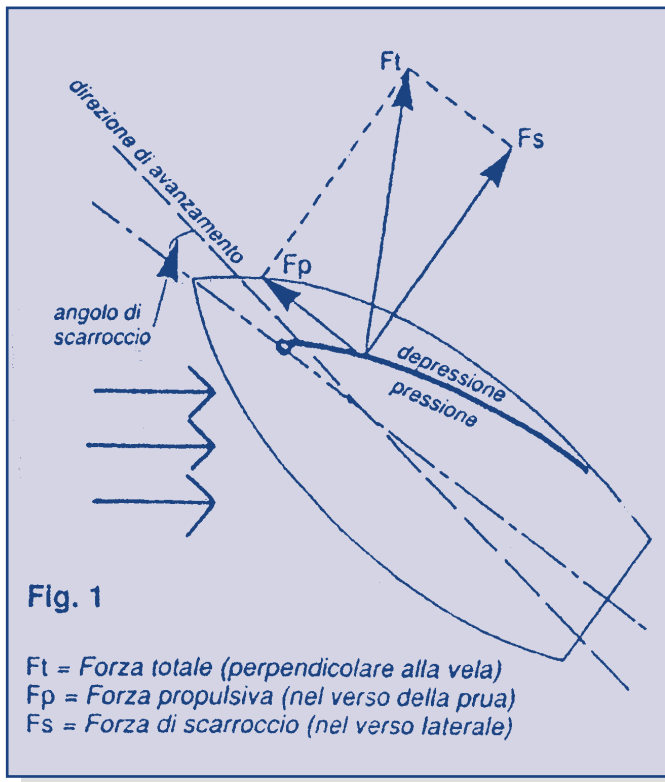
mente la barca, con un angoscioso senso di impotenza.

La prima idea basilare da avere costantemente ben chiara in mente è dunque quella di tenere sempre la barca abbrivata, per poterla governare. Si dovrà inoltre tener presente che, portando la barra da un lato, ad esempio a "dritta", è la poppa che si sposta a dritta e, di conseguenza, la

barca "accosta" a sinistra. Ciò avviene perché la "pala" del timone, che va dal lato opposto a quello della barra, viene investita dal flusso dell'acqua, il quale esercita una pressione sulla superficie ad esso esposta, e una depressione sull'altra,

che generano una forza tendente a spingere di lato la poppa e a frenare la barca.

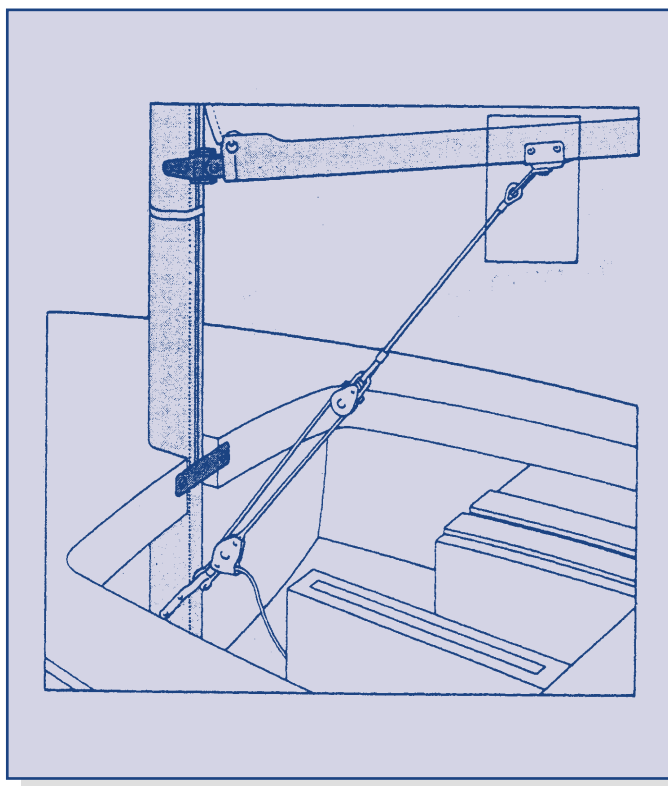
Consideriamo ora l'energia motrice della barca a vela: il vento. È intui-



Dinamica della vela

tivo che, se questo viene da poppa, gonfierà la vela e spingerà la barca, che pertanto si muoverà nella stessa direzione. Ciò, per inciso, si verificherà anche con la vela "ammainata", perché il vento agisce pure sull'imbarcazione, sull'"attrezzatura" e sull'equipaggio". Naturalmente la velocità sarà molto minore, ma ciò potrà essere utile per avvicinarsi dolcemente all'approdo che sta "sottovento".

Meno intuitivo è rendersi conto di come la barca possa avanzare col vento che la spinge da una parte, formando anche un angolo alquanto acuto con la direzione di avanzamento. La figura



Il "vang"

chiarisce la dinamica di questo fenomeno, che consente di procedere anche con vento contrario, sia pure con certe limitazioni. Il vento genera una pressione "sopravento" alla vela e una

depressione sottovento. Pressioni e depressioni agiscono sempre perpendicolarmente alla superficie interessata, traducendosi così in una forza perpendicolare alla stessa.

Questa forza può essere scomposta in due, per comodità, tali da sortire lo stesso effetto: una nella direzione poppa-prua e l'altra ad essa perpendicolare (con la regola del

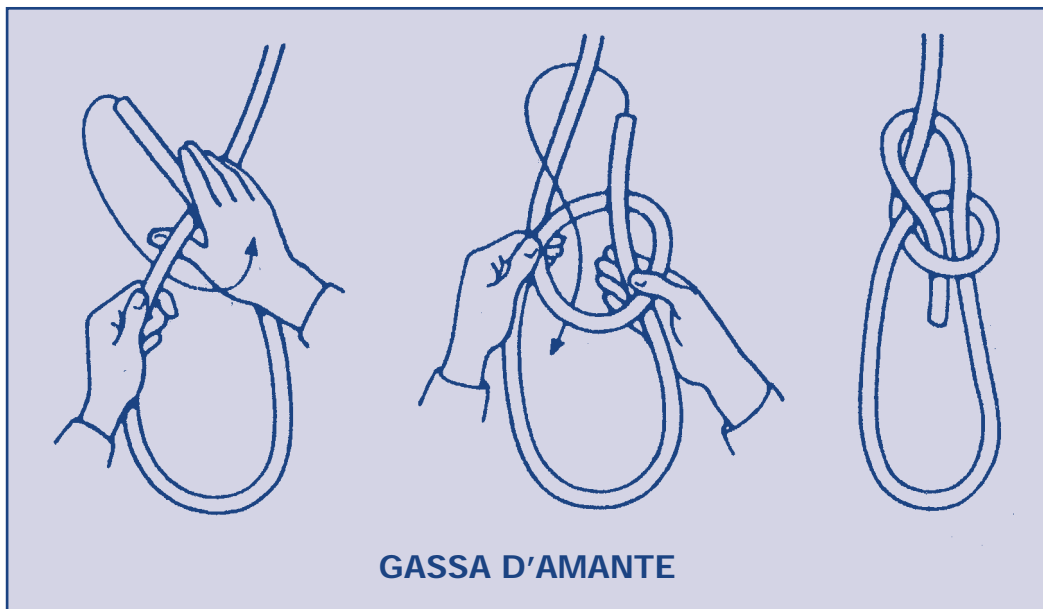
parallelogramma, di scolastica memoria). La prima fa avanzare la barca, la seconda tende a farla muovere di fianco. In realtà il movimento laterale non desiderato, chiamato "scarroccio", è molto contenuto, perché vi si oppone la deriva,

che offre ad esso molta resistenza.

Il lato da cui la barca prende il vento può essere quello sinistro o quello destro. Nel primo caso si dice che la barca ha "le mure a sinistra", nel se-



## (2) Come il vento spinge la vela



condo ha "le mure a dritta". È importantissimo avere costantemente la percezione della direzione di provenienza del vento, ed è questa la seconda idea basilare: si deve imparare a vederlo sull'acqua, sulla cui superficie genera le increspature ad esso perpendicolari, e a sentirlo sul viso e sul collo. Servono i fili di lana o i nastri legati alle "sartie" e la freccetta in testa d'albero, chiamata "windex".

Per cambiare le mure occorre "vi-

rare", cioè accostare fino a prendere il vento sull'altro lato. Prima di iniziare questa manovra è importante che la barca sia ben abbrivata. Si porta allora progressivamente, ma decisamente, la barra sottovento, cioè verso la vela, che con l'altra mano verrà al tempo avvicinata, agendo sulla scotta. A un tratto la vela si metterà a "fileggiare", mentre la barca continua ad



accostare per inerzia con la prua verso il vento, cioè ad "orzare", oltrepassando poi questa posizione critica, fino a quando la vela cessa di fileggia-

re, gonfiandosi sulle altre mure.

A questo punto la barra sarà già stata riportata al centro, iniziando con un certo anticipo per non accostare più del dovuto. Mentre la barca si rad-drizza perché la vela comincia a fileggiare, occorre spostarsi sull'altro lato, passando sotto il boma, avendo cura di invertire la posizione delle mani sulla "prolunga" della barra e sulla scotta, senza modificare l'angolo di barra. Ci vorrà una certa coordinazione nei movimenti che non si tarderà ad acquisire con la pratica.

Impariamo inoltre ad eseguire un nodo importante, utile in moltissime occasioni: la "gassa d'amante", più spesso chiamata semplicemente gassa. Si tratta di fare un occhio che non scorra all'estremità di una cima. Si può fare in vari modi, ma è consigliabile abituarsi subito ad eseguirlo come mostrato in figura, che è il modo più rapido e professionale.

## TERMINI MARINARESCHI

<b>Abbrivare</b>	Far prendere velocità.
<b>Accostare</b>	Modificare la rotta, girare (*).
<b>Ammainare</b>	Abbassare (*).
<b>Attrezzatura</b>	Insieme dell'albero, o alberi, e cavi per sostenerli e manovrare la velatura.
<b>Barra</b>	Asta con cui si governa il timone.
<b>Dritta</b>	Destra (*).
<b>Fileggiare</b>	Sbattere, detto di vela "in filo al vento", che quindi non porta.
<b>Orzare</b>	Accostare verso la direzione di provenienza del vento.
<b>Pala</b>	La parte immersa del timone.
<b>Prolunga</b>	Chiamata spesso "stick", è l'asticella collegata all'estremità della barra per consentire al timoniere di governare stando seduto sopravento.
<b>Sàrtie</b>	Cavi d'acciaio che sostengono gli alberi lateralmente.
<b>Scarrocciare</b>	Muoversi di lato, per azione del vento.
<b>Scarroccio</b>	Molto laterale, causato dal vento, anche su imbarcazione o nave a motore.
<b>Sopravento</b>	Dalla stessa parte da cui proviene il vento, con riferimento all'osservatore o alla linea mediana (mezzeria) della barca.
<b>Sottovento</b>	Come sorpa, ma dalla parte opposta a quella di provenienza del vento.
<b>Virare</b>	Cambiare mure, compiendo un'accostata.

(\*) Termine assolutamente bandito dal linguaggio marinaro.