



## (4) *Se si "scuffia"*

**N**el corso della prima uscita in mare abbiamo preso contatto con l'imbarcazione, abbiamo visto come reagisce al timone, abbiamo avuto un'idea di come si muove quando la vela si gonfia e di come rallenta fino a fermarsi quando fileggia.

Prima di andare avanti con le tecniche più opportune per condurre correttamente l'imbarcazione, poiché questa può "scuffiare" è bene imparare a raddrizzarla, senza aiuti dall'esterno. Il concetto di sapersela cavare da soli fa parte della mentalità del buon marinaio, che deve poter contare soprattutto sulle sue forze.

Occorre allora esercitarsi, con mare calmo e vento leggero proveniente dal largo, a raddrizzare la barca, dopo averla volutamente fatta capovolgere. In tal modo non verremo colti dal panico quando, prima o poi, la prima salutare "scuffia" arriverà a sottolineare un errore di manovra, che così resterà bene impresso nella memoria!

Chiariremo in seguito le cause più frequenti della scuffia, che per una deriva, al contrario di una barca a "bulbo", va considerata come un evento normale. Cominceremo col rovesciare la barca dove ancora si tocca, inclinandola verso il lato di sottovento fino a portare l'albero in acqua, più o meno orizzontale. A questo punto, prima si interviene e meglio è, perché una cosa è raddrizzare la barca che ha ancora la vela distesa sull'acqua, un'altra, ben più ardua, è riportarla in asset-

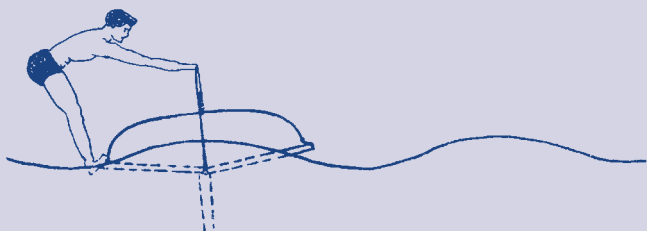
to normale dopo un capovolgimento totale. A questo secondo assetto, pure stabile, la barca tende infatti naturalmente quando viene superato un certo angolo di inclinazione.

La prima cosa da fare è assicurarsi che la scotta sia mollata, in modo da non correre il rischio di far prendere vento alla vela appena la barca è raddrizzata, ciò che comporta quasi sempre una seconda scuffia. Subito dopo ci si porterà dalla parte della deriva e ci si salirà sopra aggrappandosi alla falchetta fuori dell'acqua, avendo cura di tenere i piedi vicini allo scafo per non sollecitare troppo la deriva e la sua "cassa" col rischio di fare danni e di farsi male.

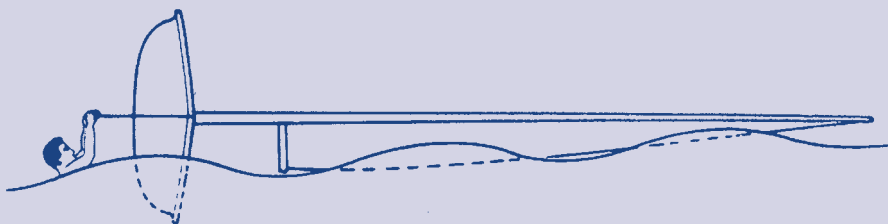
A un tratto la vela si staccherà dalla superficie dell'acqua e la barca comincerà a raddrizzarsi sempre più rapidamente. Occorre ora trovare il momento più opportuno per saltare dentro, proprio mentre la barca sta per raggiungere l'assetto normale. Se questa è autovuotante, in pochi secondi l'acqua imbarcata defluirà verso poppa. In caso contrario ci si armerà di pazienza e, prima col bugliolo, poi con la sassola e la spugna, si "sgotterà" fino ad avere la "sentina" asciutta.

Nel frattempo la vela fileggerà, con la barca traversata e la barra lasciata libera. Una volta appresa la tecnica di raddrizzamento in basso fondale, dove si tocca, è bene portarsi più al largo e provare ancora, fino a sentirsi sicuri. Si potrà allora provare con la barca scuffiata a

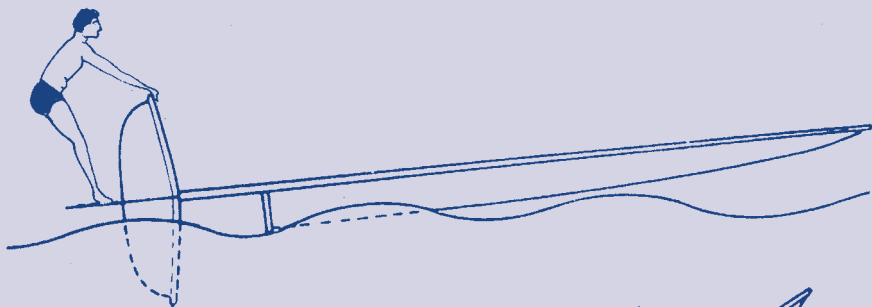
A



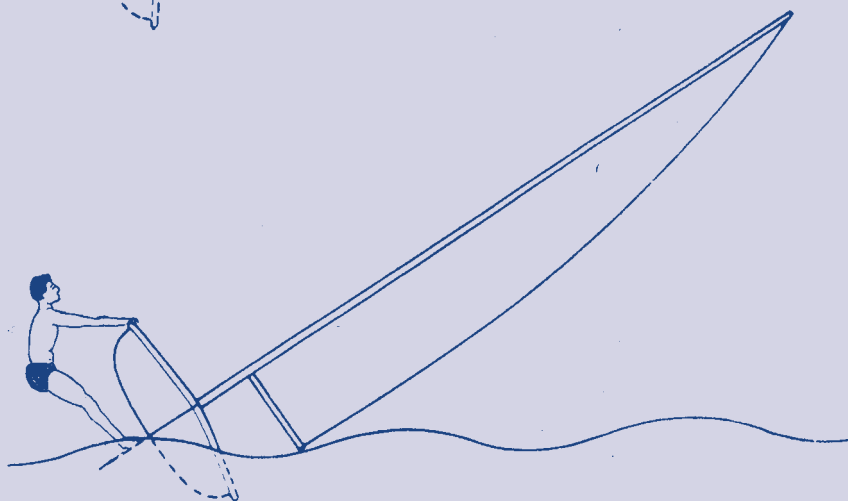
B



C



D



*Dal "Manuale dell'Allievo" della FIV (V ed. - 1977)*

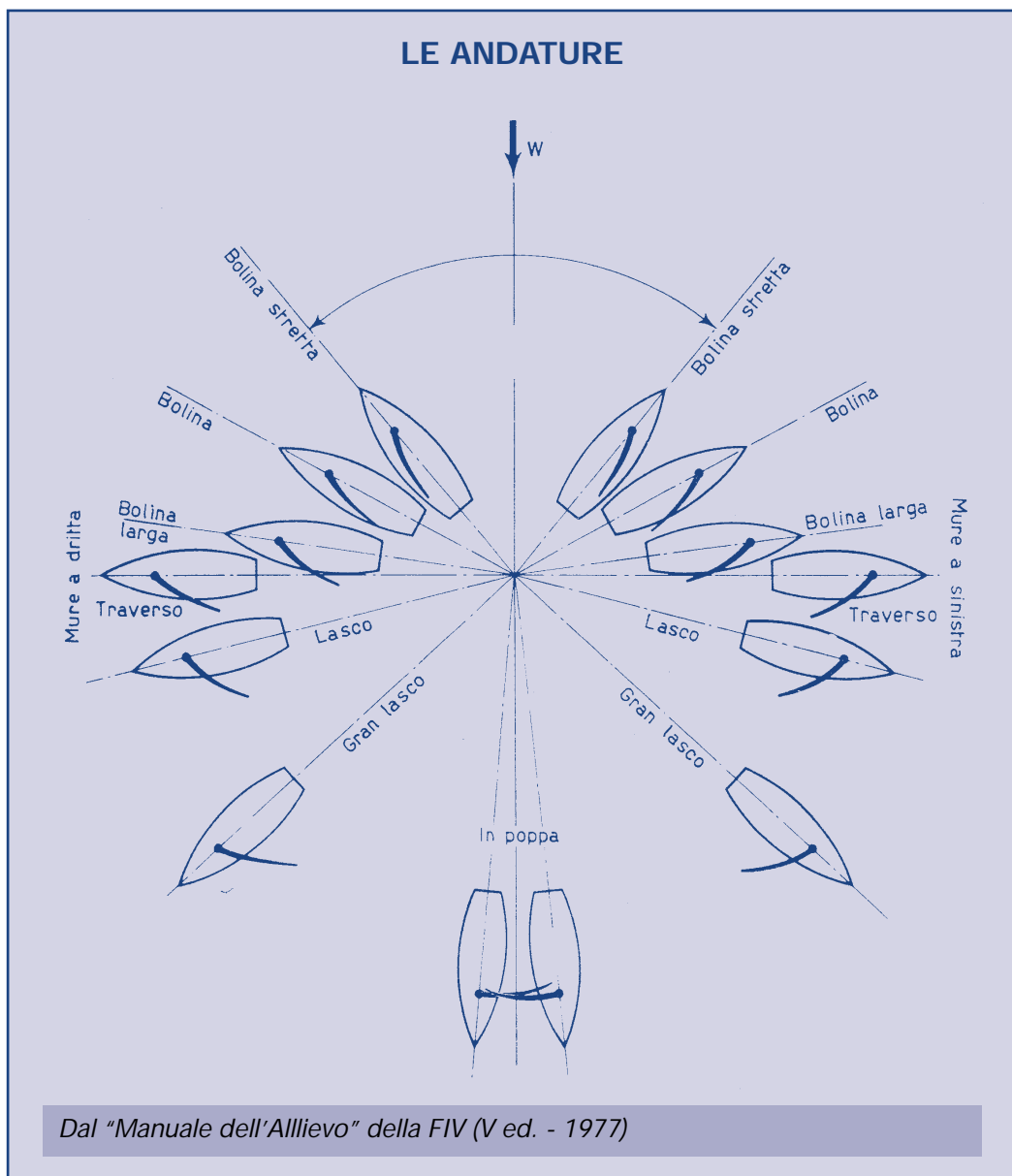


## (4) *Se si "scuffia"*

180°, avendo cura di farlo dove il fondale è sicuramente maggiore dell'altezza dell'albero, procedendo come nella figura. Da ricordare che il raddrizzamento va eseguito con le

spalle al vento, in modo da avere la barca dalla parte di sottovento quando sarà per staccarsi dall'acqua.

È opportuno, prima di cominciare a esercitarsi nei rovesciamenti e rad-



drizzamenti in acque profonde, che venga avvisato qualcuno in grado di seguire le manovre e di intervenire se dovesse rendersi necessario.

Quando ci sentiremo sicuri di poter facilmente raddrizzare l'imbarcazione, potremo rimettere in vela, per provare le varie "andature", regolando la scotta di conseguenza. Cominceremo con l'andatura di bolina stretta, passando poi a quella di bolina larga, al traverso, al lasco, al gran lasco, al giardinetto e in fil di ruota (o in poppa). La figura della pagina precedente chiarisce gli angoli rispetto al vento delle varie andature.

Per regolare la scotta, basta filarla fino ad osservare un inizio di "fileggiamento" e riprenderla quel tanto che basta per farlo cessare: tutto qui. È naturale che più l'andatura è lasca, più la scotta andrà filata, fino a un massimo corrispondente alla vela orientata a 90° con la "mezzeria", quando siamo in fil di ruota.

Volendo cambiare mure, vireremo sempre in prua, come descritto nella seconda lezione. Quando saremo in fil di ruota, dovremo stare molto attenti a non "strambare", ciò che può facilmente accadere se

## TERMINI MARINARESCHI

<b>Andatura</b>	Direzione di avanzamento riferita al vento.
<b>Bomata</b>	Colpo di boma in testa.
<b>Cassa</b>	Da molti chiamata erroneamente "scassa", è il contenitore della deriva.
<b>Doppino</b>	Una cima ripiegata su se stessa, talvolta dopo averla fatta passare in un anello o altro.
<b>Fileggiamento</b>	Sbattimento di una vela che sta "in filo al vento".
<b>Mezzeria</b>	Piano verticale longitudinale che divide la barca in due parti simmetriche.
<b>Scuffiare</b>	Capovolgarsi.
<b>Sentina</b>	La parte più bassa dello scafo al suo interno.
<b>Sgottare</b>	Svuotare l'imbarcazione dell'acqua.

inavvertitamente puggiamo oltre l'andatura di vento in poppa. Succede allora che la randa improvvisamente prenda il vento dal lato opposto, cominciando dalla parte più bassa, passando rapidissimamente sull'altro lato, con la quasi certezza di prendere la classica "bomata" in testa.

Il pericolo della strambata involontaria è un altro di quei punti basilari da avere ben chiari in testa, di cui occorre essere perfettamente consapevoli quando si puggia verso un'andatura molto lasca, alla quale la scotta è filata al massimo, col boma che sfiora la sartia di sottovento.