



(6) I segreti del bordeggio

Abbiamo imparato a controllare l'imbarcazione, sappiamo come fare per raddrizzarla dopo una scuffia, come comportarci per partire e arrivare all'ormeggio, come mantenere un'andatura e virare in prua o in poppa. I nodi, almeno quelli essenziali, non sono più un mistero e ... qualcuno forse si comincerà a dare arie di marinaio!

Attenzione, siamo appena all'inizio, di cose da imparare ve ne sono un'infinità, ce n'è sempre una nuova, anche dopo una vita trascorsa sul mare. Occorre continuare ad esercitarsi e a perfezionarsi se si vuole coltivare seriamente l'arte di andar per mare a vela. Osservare e ascoltare chi ne sa di più va bene, come pure leggere gli scritti di famosi navigatori. Ma la forma di arricchimento più efficace è certamente quella della personale scoperta delle cose, cercando di spiegarsi i tanti perché; ed è tale l'atteggiamento mentale che contraddistingue il vero appassionato.

In quest'arte un posto importante lo occupa il bordeggio. Bordeggiare significa sostanzialmente procedere a zig-zag, su tratti di "rotte" alquanto angolate tra loro, su "mure" opposte. In pratica, cioè, si prende il vento un po' da sinistra e un po' da dritta, facendo in modo che l'angolo tra il vento e la direzione di avanzamento dell'imbarcazione sia il minimo possibile, compatibilmente con la velocità sui due "bordi".

Il bordeggio è indispensabile se occorre risalire nella direzione del

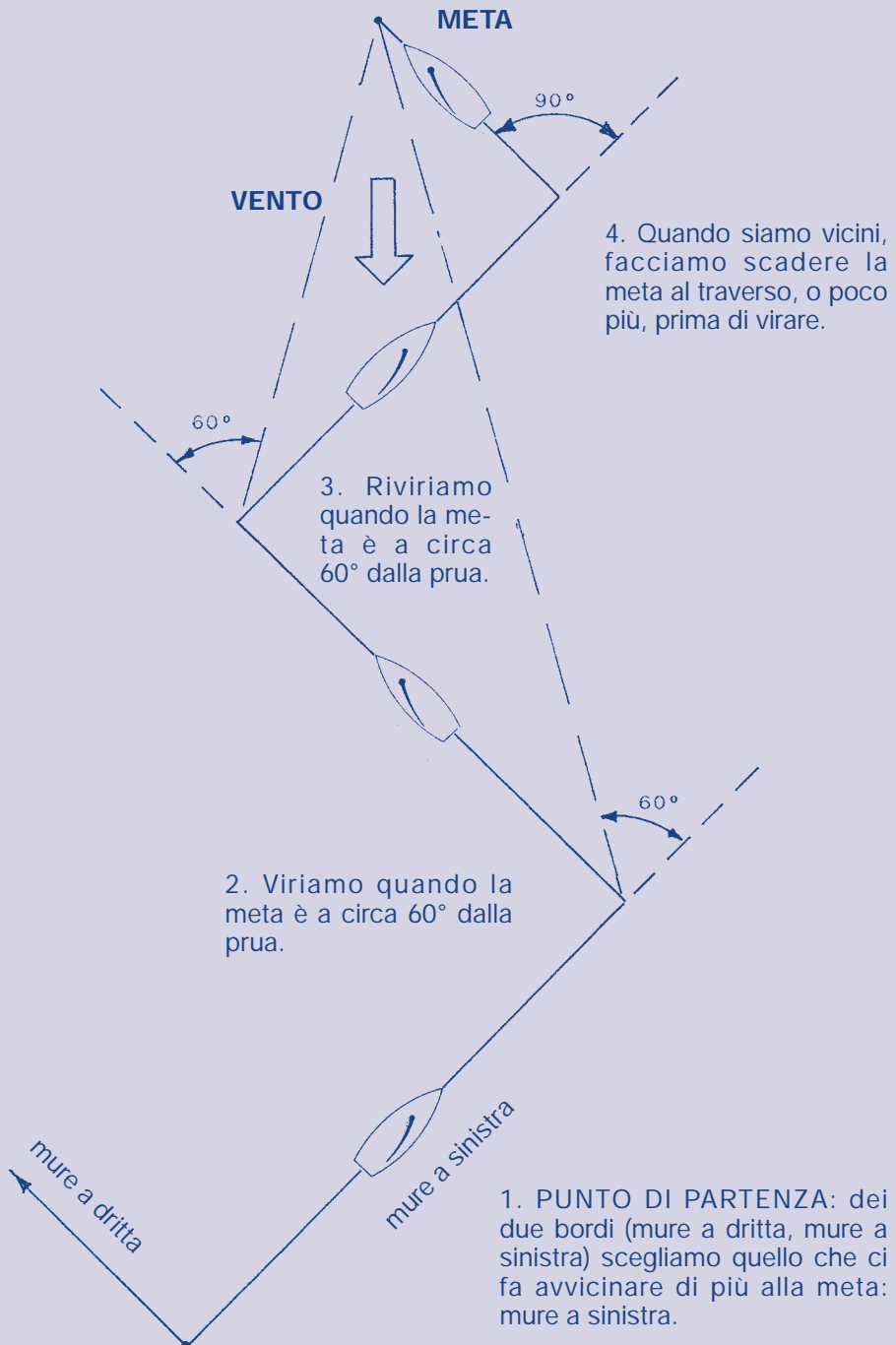
vento, perché c'è un settore di circa 90° centrato nella direzione di provenienza del vento, in cui è impossibile veleggiare, in quanto la vela, anche se la scotta è ben "cazzata", non porta, ma fileggia.

In pratica dovremo puggiare a dritta o a sinistra dalla direzione di vento in prua, per assumere la corretta andatura di bolina. Questa è diversa da tutte le altre, nel senso che può essere definita come il miglior compromesso fra la direzione di avanzamento, più vicina possibile a quella del vento, e la velocità che riusciamo a far assumere all'imbarcazione. Più orziamo e cazziamo la scotta, più ci avviciniamo alla direzione verso cui desideriamo andare (controvento), ma più cala la velocità. Al contrario, più puggiamo e laschiamo la vela, più aumenta la velocità, ma aumenta anche l'angolo col vento, cioè ci avviciniamo meno alla nostra meta.

Come fare per trovare questo compromesso ideale? È una questione di pratica e di sensibilità che si deve acquisire poco a poco, tentando continuamente di migliorare le prestazioni della barca, sia come "prua" che come velocità. È per questo che la bolina è la più affascinante delle andature, ed è quella dove emergono i timonieri migliori.

La lunghezza dei bordi non deve essere eccessiva, ma neppure troppo breve, in quanto ogni virata comporta una notevole perdita di velocità, che occorrerà riacquistare sull'altro bordo.

TECNICA DI BORDEGGIO





(6) I segreti del bordeggio

Quando il punto da raggiungere è a 45° circa dalla prora, siamo al centro del bordeggio, proprio sottovento alla meta, ed è indifferente avere le mure a dritta o a sinistra. Pian piano, procedendo di bolina, si vedrà “scadere” questo punto. Quando lo si vedrà a circa 60° dalla prora (60° si apprezzano abbastanza bene, considerato che 30° sono un terzo dell’angolo retto), sarà conveniente virare,

vira e si procede all’ultimo bordo, che punta dritto verso la meta. Occorre, in quest’ultima fase in particolare, tener conto dello scarroccio, cioè del moto laterale di cui è animata l’imbarcazione.

Stando seduti sopravvento, una buona regola è quella di traguardare l’estremità della prora con il punto di arrivo, accertandosi in questo modo di non scadere sottovento ad esso.



Optimist in attesa dell’inizio di una regata

perché sull’altro bordo ci si avvicinerà decisamente di più.

Si continua con questa tecnica fino a quando si arriva vicino alla meta, quindi si allunga il penultimo bordo, fino a vederla scadere “al traverso”, o poco più. A questo punto si

Se comunque ciò dovesse accadere, occorrerà virare ancora a rivirare con un po’ più di margine sopravvento.

Il bordeggio non si impiega soltanto per risalire il vento, ma anche per andare nella sua stessa direzione, in particolare se è leggero. Così

facendo, infatti, pur percorrendo una lunghezza totale maggiore, giungeremo prima alla meta perché, navigando al largo piuttosto che “in fil di ruota”, la velocità sarà ben più elevata (i motivi verranno analizzati nella prossima lezione).

Il nodo proposto questa volta è il nodo parlato, utile se si deve assicurare una cima, anche d'ormeggio, a un paletto, a un'asta, o anche a un cavo, come nel caso della cima di un “parabordo”, da assicurare a una “draglia”. L'esecuzione non presenta difficoltà: basta far ruotare la cima intorno all'asta una volta, accavallarla e farla girare nello stesso senso un'altra volta, infilando il capo sotto il tratto accavallato. Se l'asta o paletto è libero da un lato, l'esecuzione è ancora più semplice e rapida, potendo infilare due “mezzi colli” dalla parte libera. La relativa figura la potete trovare a pagina 29.

TERMINI MARINARESCHI

Al traverso	A 90° dalla direzione della prua.
Bordo	Ciascuno dei tratti della spezzata che costituisce il bordeggio.
Cazzare	Mettere bene in forza, spesso detto riferendosi a una scotta.
Draglia	Cavo d'acciaio che costituisce la “ringhiera” (*) di un'imbarcazione d'altura.
Mezzo collo	Giro di una cima, passata prima in un anello o altro oggetto, intorno a se stessa, col capo infilato tra la cima e l'oggetto. Un secondo mezzo collo, eseguito nello stesso senso in successione, forma col primo il nodo parlato.
Mure	Plurale di “mura”, cioè della manovra corrente usata per bordare sopravento una vela quadra. Poiché le vele quadre di un veliero sono più d'una, “avere le mure a dritta” vuol dire prendere il vento dalla dritta. È errato quindi dire “le mura”, come purtroppo si sente e si legge troppo spesso.
Parabordo	Oggetto di forma per lo più cilindrica, di materiale elastico, dotato di un tratto di cima, usato per proteggere le fiancate delle imbarcazioni dagli sfregamenti contro le banchine o altri oggetti galleggianti.
Prua	Qui è intesa come direzione rispetto al vento.
Rotta	Direzione di avanzamento dell'imbarcazione, riferita al Nord ed espressa in gradi da 0 a 360.
Scadere	Navigando su una certa rotta, i punti fissi esterni “scadono”, cioè si osservano sempre più verso poppa.

(*) Termine assolutamente bandito dal linguaggio marinaro.