



## (8) L' "abbattuta" e la "strambata"

Siamo già in grado di regolare la vela in funzione dell'andatura, sia pure in maniera sommaria. Approfondiremo ora la tecnica della condotta dell'imbarcazione alle varie andature, sottolineando le cose da fare e quelle da evitare.

Col vento in poppa, o "in fil di ruota", la scotta va naturalmente filata al massimo e il vang tenuto abbastanza teso, in modo da evitare il sollevamento del boma. Con vento medio-leggero e mare calmo si veleggia tranquillamente e piacevolmente, a parte il caldo che, d'estate, può diventare insopportabile per la quasi totale assenza di ventilazione, in quanto il vento apparente è minimo.

Con vento "fresco", e mare di conseguenza mosso, le cose cambiano radicalmente e l'impegno diventa notevole per evita-

re guai. Ci occuperemo ovviamente di questo caso.

La prima cosa da rilevare è che la

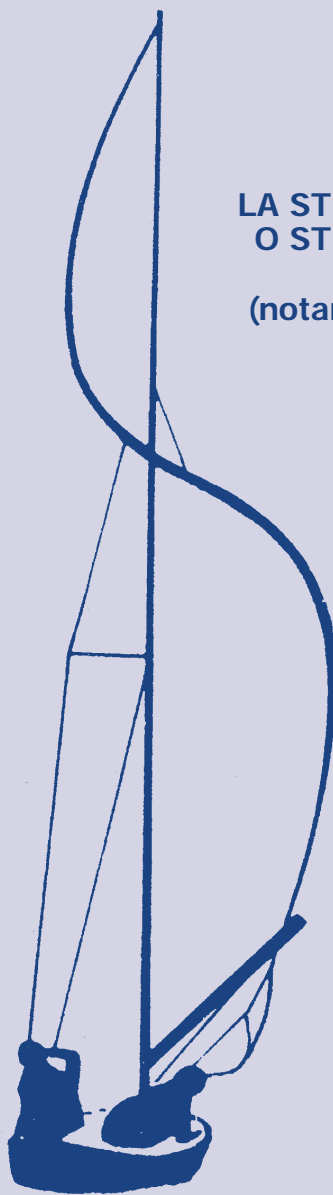


L'ABBATTUTA

spinta della vela è molto asimmetrica, perché questa sta tutta da una parte. Ciò produce una forte tendenza della barca ad andare all'orza. C'è inoltre da osservare che la vela tutta aperta non offre alcuna resistenza al "rollio", e ciò complica le cose.

Infatti, se la barca rolla sottovento, aumenterà ulteriormente la distanza laterale della spinta della vela rispetto allo scafo, e di conseguenza la barca diventerà repentinamente ancora più orziera.

Al contrario, una rollata sopravvento diminuirà bruscamente la tendenza orziera e, se il timoniere non sarà pronto a reagire, si potrà verificare il più temuto degli inconvenienti: l'abbattuta involontaria o "strambata cinese". Questa può facilmente far scuffiare l'imbarcazione, oltre a determinare, con ogni probabilità, la classica bomata in testa.



**LA STRAMBATA  
O STRAMBATA  
CINESE  
(notare il boma  
sollevato)**

Se la barca non è dotata di vang, o questo non è tesato al punto giusto, il boma si solleverà sotto la pres-



## (8) L' "abbattuta" e la "strambata"

sione del vento sulla vela, questa si "svergolerà" e la sua parte superiore tenderà a far puggiare l'imbarcazione, mentre la parte inferiore si porterà verso la direzione del vento, fino a prenderlo dall'altra parte, innescando così dal basso la "strambata".

Il timoniere dovrà quindi manovrare con tempestività la barra, con movimenti anche ampi, cercando di anticipare per quanto possibile le reazioni della barca al rollio. Quando la barca rolla sottovento egli dovrà portare contemporaneamente la barra sopravento del necessario e quando rolla sopravento sarà pronto a portarla sottovento per evitare la strambata.

La sua posizione è importante, perché la barca tende ad appruarsi,

accentuando così le orzate, che diventano "straorzate". Occorrerà dunque spostarsi verso poppa, mantenendo però la libertà di movimento della barra. Con vento più leggero potrà stare più verso il centro.

La scelta delle mure dipenderà dalla direzione in cui si vuole andare. Se questa è esattamente con vento in poppa, è indifferente avere le mure a dritta o a sinistra. Tale andatura è tuttavia da evitare, perché rende la barca alquanto instabile in rotta e per il rischio di strambare involontariamente. Converterà allora portarsi "al giardinetto", o al gran lasco se il vento è medio-leggero, ed eseguire il bordeggio in poppa. Così facendo, oltretutto, la velocità aumenterà no-



### IL NODO DI COLTELLACCIO

Il coltellaccio sugli antichi velieri era una vela di forma trapezoidale che si aggiungeva ai lati delle vele di gabbia e di parrocchetto per aumentare la superficie velica con tempo buono. Il nodo di coltellaccio serviva per dare volta alla drizza con cui veniva alzato il pennoncino a cui era inferita la vela. È un nodo di avvolgimento usato soprattutto per assicurare la drizza alla "pennola" di un'imbarcazione armata con vela al terzo. Si esegue passando due colli intorno alla pennola, facendo passare l'estremità della drizza sotto i due colli dopo averla fatta girare attorno al "dormiente", e facendola passare quindi sopra al primo collo e sotto al secondo, come in figura.

## TERMINI MARINARESCHI

tevolmente, tanto che il percorso verrà compiuto in un tempo minore.

Il motivo dell'aumento di velocità va ricercato nell'aumento del vento apparente e anche nel miglior rendimento della vela che, mentre in poppa è "in stallo", cioè in aria animata da vortici sottovento, col vento decisamente da un lato comincia a comportarsi come una vera superficie aerodinamica, migliorando molto le sue prestazioni.

Una cosa importante da tenere a mente a queste "andature portanti", è che il vento apparente è molto ballerino: una deviazione anche piccola dalla rotta provoca una notevole differenza angolare nella sua direzione. Ecco perché è così facile strambare correndo in poppa, un'andatura alquanto critica, specie in presenza di onde.

Durante il bordeggio in poppa, occorre abbattere quando il bordo successivo sarà di maggiore avvicinamento alla meta, con una tecnica analoga a quella già illustrata per risalire il vento. La differenza sta nell'angolo col vento, che nel bordeggio in poppa ha escursioni più ampie.

<b>Abbattuta</b>	Viramento di bordo in poppa.
<b>Andatura portante</b>	Qualsiasi andatura compresa fra quella al traverso e quella in poppa.
<b>Dormiente</b>	La parte fissa di una cima di un paranco o di una manovra corrente.
<b>Fresco</b>	Detto di vento, equivale a forte.
<b>Giardinetto</b>	L'andatura "al giardinetto" è quella che si discosta di circa 15° da quella in poppa.
<b>Pennola</b>	Asta vincolata a un terzo circa della sua lunghezza alla drizza di una vela al terzo.
<b>Rollio</b>	Movimento alternativo di uno scafo intorno al suo asse longitudinale causato dal moto ondosio.
<b>Strambata</b>	Anche se ancora usato per indicare il viramento di bordo in poppa, il termine ha assunto il significato di abbattuta involontaria (definita in passato "strambata cinese").
<b>Straorzata</b>	Orzata eccessiva, dovuta a momentanea perdita di controllo dell'imbarcazione.
<b>Svergolamento</b>	Apertura crescente della vela dal basso verso l'alto, molto evidente quando il vang è allascato in un'andatura portante.

Quest'angolo ottimale per realizzare la migliore velocità di avvicinamento alla meta è scelto dal timoniere in base alla sua sensibilità che, come al solito, viene con la pratica.

La deriva in poppa non serve, in quanto non vi è componente laterale che provoca scarroccio. Andrà quindi tenuta sollevata. Solo con poco vento la si potrà tenere leggermente abbassata, per migliorare la manovrabilità della barca.