



(9) Se il vento viene quasi da poppa

Andare a vela d'inverno ha un fascino particolare. Occorre, naturalmente, essere ben protetti dal freddo con un adeguato equipaggiamento che, nel caso di una piccola deriva, dovendo prevedere una possibile scuffia, sarà costituito da una muta per subacquei, al di sopra della quale si potrà indossare una leggera tenuta cerata, meglio se del tipo costituito da un solo pezzo.

Abbiamo esaminato la tecnica dell'andatura in poppa e di quella al giardinetto. Prendiamo ora in considerazione le andature lasche, che vanno dalla "bolina larga" al "gran lasco". Questo è simile al giardinetto, offrendo in più una maggiore velocità e un rischio minore di strambata, essendo il vento apparente ben angolato rispetto alla mezzeria.

La barca è anche più stabile in rotta perché la randa è un po' più rientrata e comincia a fornire una certa componente laterale che limita il rollio, causa principale dell'instabilità di rotta. Il vang va regolato in modo che il boma sia tenuto basso, evitando così che la randa si apra in alto.

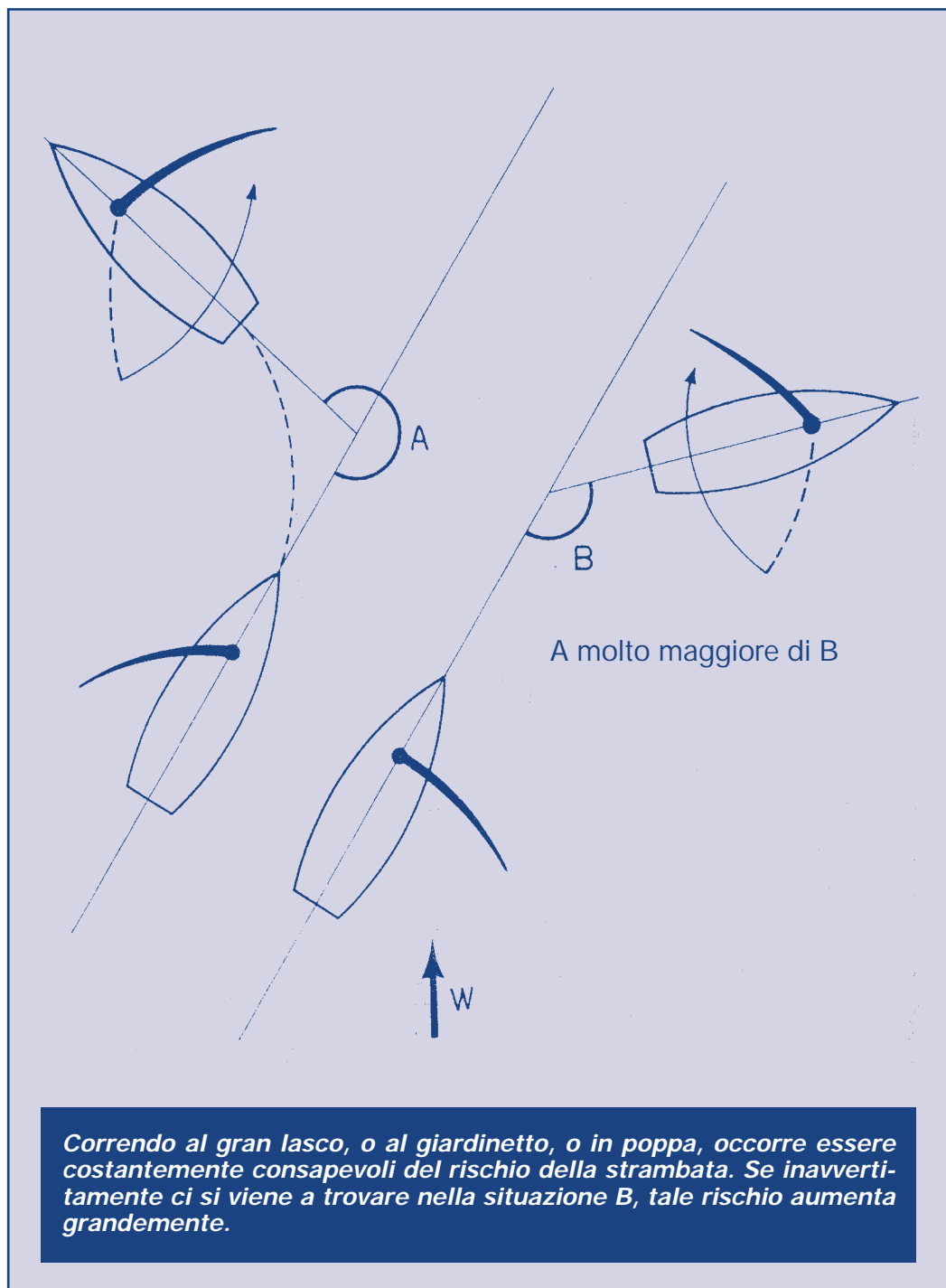
La barca comincerà ad avere la tendenza a sbandare, e questa dovrà essere neutralizzata con lo spostamento sopravento del nostro giovane autodidatta. La scotta va tenuta in mano, pronta ad essere filata rapidamente, ma in maniera controllata, se necessario per evitare una scuffia, in seguito al sopraggiungimento di una raffica.

Se il vento è sufficientemente teso, potrà verificarsi la "planata", che verrà subito percepita dal timoniere, comportando un deciso aumento di velocità. Questo causa un repentino salto del vento apparente verso prora, che richiederà una immediata regolazione della scotta e una leggera puggiata, accompagnata da un simultaneo spostamento del peso ancora più sopravento.

Solo così la planata potrà continuare a donare una esaltante sensazione di leggerezza e di velocità. Al gran lasco la deriva verrà tenuta leggermente abbassata, ciò che migliora la manovrabilità, mantenendo la barca equilibrata.

Al "lasco" la sensazione di controllabilità dell'imbarcazione si fa più evidente. La randa è ancora più rientrata, la deriva un po' più abbassata. L'inclinazione, con un buon vento, tende ad aumentare e, di conseguenza, occorre cominciare a lavorare di addominali per cercare di tenere la barca piatta sull'acqua.

La planata si innesca più facilmente che al gran lasco, in quanto il vento apparente è decisamente maggiore e la vela ben regolata (al limite del fileggiamento e con vang ben tesato) fornisce una spinta utile più forte. Non appena la barca parte in planata, è più che mai importante puggiare leggermente e cazzare la scotta, altrimenti la randa fileggia e la barca perde immediatamente abbrivo.

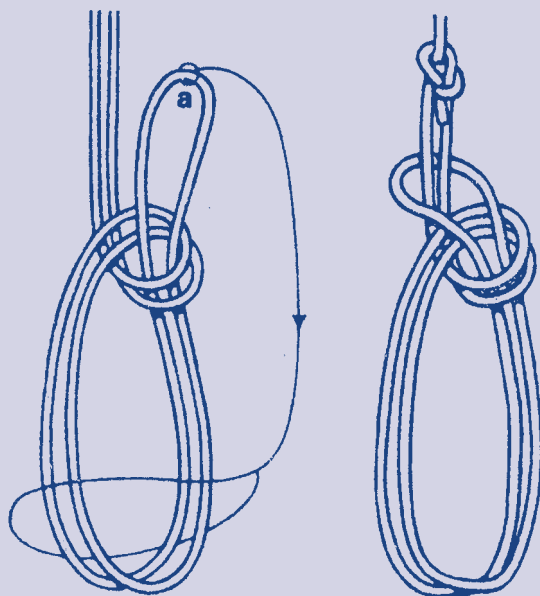




(9) *Se il vento viene quasi da poppa*

GASSA D'AMANTE DOPPIA

Questo nodo è utile per imbragare una persona, che può infilare le gambe nelle gasse, sedendovi dentro.



Si può approfittare di un'onda per provare ad innescare una planata puggiando leggermente quando si è sulla cresta e cercando di mantenere l'assetto. Con la pratica si riuscirà a coordinare i movimenti e a seguire l'onda per un bel tratto in surf.

La posizione del timoniere riveste un'importanza determinante. Il suo peso, infatti, spesso supera quello dell'intera barca, che risente immediatamente del più piccolo movimento, anche del solo busto. Occorre che l'assetto trasversale e quello longitudinale siano mantenuti correttamente; in altre parole la

barca dovrà navigare più dritta possibile e non "appruata", né "appoppata", per fornire le migliori prestazioni.

Al "traverso", con un vento medio, si raggiungeranno le massime velocità. La randa sarà ancora più rientrata, la deriva abbassata più o meno a metà corsa. Il lavoro maggiore consiste nel tenere la barca dritta esercitando gli addominali, con i piedi sotto le cinghie. Con la barca tenuta piatta, la planata si innesca facilmente e dura a lungo, se la scotta viene prontamente recuperata.

Le onde arrivano di fianco e

TERMINI MARINARESCHI

quindi non aiutano, ma l'aumento del vento apparente è tale da bastare a fornire la spinta necessaria per passare dal regime dislocante a quello planante, sempre che il vento reale sia di intensità sufficiente. Talvolta basta una raffichetta e via... il timone trema, la scia si appiattisce e la barca sembra prendere il volo!

La velocità che si raggiunge in planata è talmente maggiore di quella corrispondente al "regime dislocante" che è spesso opportuno allontanarsi dalla rotta diretta per il punto di arrivo se, così facendo, si riesce a planare. L'aumento del percorso sarà ampiamente compensato dalla maggiore velocità.

L'obiettivo importante nella navigazione a vela è, infatti, non tanto riuscire a mantenere la rotta diretta per il punto di arrivo, quanto trovare la rotta che consente la massima velocità di avvicinamento alla meta, istante dopo istante.

È questa la tecnica che occorre imparare, perché è quella che ci fa

Al gran lasco (o al gran largo) Andatura col vento reale compreso tra i 135° e i 165° dalla prua.

Al lasco (o al largo) Andatura col vento reale compreso tra i 100° e i 135° dalla prua.

Al traverso (o a mezza nave) Andatura col vento reale compreso tra i 70° e i 100° dalla prua.

Appoppato Con la poppa più immersa del dovuto.

Appruato Con la prua più immersa di quanto previsto dal progetto.

Di bolina larga (o di buon braccio) Andatura col vento reale compreso tra i 50° e i 70° dalla prua.

Planata Sostentamento dinamico dell'imbarcazione che comporta un sollevamento di questa, con conseguente diminuzione della resistenza all'avanzamento e notevole aumento di velocità.

Regime dislocante Quello per il quale la barca galleggia in base alla legge di Archimede.

arrivare prima. Con vento leggero, quindi, converrà orzare su una rotta più veloce, mentre con vento fresco si potrà andare più alla puggia.

Lo scarroccio nelle andature lasche è praticamente inesistente. Perciò la deriva dovrà essere tenuta abbassata quanto basta per tenere la barca equilibrata e manovriera.