

ELEMENTI DI NAVIGAZIONE PER NEWBIES by Com. Stefano Zanella.

Lungi dal voler replicare uno dei tanti manuali di navigazione a vela, questo vademecum si pone l'obiettivo di fornire al neofita alcune informazioni essenziali per una piacevole e sicura permanenza a bordo. In primis richiameremo l'attenzione sul fatto che siamo su una barca in mare e sopra di essa dovremmo rimanere. Si proseguirà quindi con una rapida introduzione della nomenclatura degli elementi essenziali di questo tipo di imbarcazione per fornirvi infine alcune nozioni elementari di navigazione e consentirvi di prendere parte alla conduzione dell'unità in modo sicuro attivo e consapevole, sotto il controllo vigile del vostro comandante.

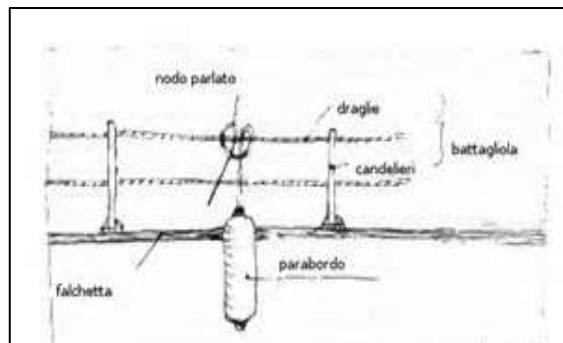
Per tutto il resto e gli approfondimenti comunque necessari potete vedere i manuali di cui sopra.

MUOVERSI A BORDO IN SICUREZZA

Ricordate che siete a bordo di un'imbarcazione che navigherà in mare aperto. Vento e onde vi faranno oscillare in modo più o meno accentuato. I piani di calpestio potrebbero ovviamente essere bagnati. Usate calzature idonee. **Muoversi lungo il ponte durante la navigazione potrebbe non essere agevole.** Se vi sentite incerti, rimanete seduti nel pozzetto, l'area con le sedute davanti al timone.

Se proprio dovete muovervi al di fuori del pozzetto, tenete sempre una mano sulle guide, a terra, o sui cordini di acciaio che vi circondano. Ce ne sono vari con funzione diverse ma, con l'esperienza, sentirete subito che sono tutti molto resistenti. Fateci affidamento ed evitate di cadere in acqua. Il vostro comandante sa fermare l'imbarcazione e recuperarvi ma rimane comunque un'esperienza pericolosa e spiacevole.

Lungo tutta l'imbarcazione corre una "ringhiera" chiamata battagliola. É robusta e vi protegge dalle cadute. Attenzione che il bordo è basso e di non sporgervi troppo oltre. Il cordino di acciaio orizzontale, draglia, pur teso, potrebbe essere un po' lasco e farvi oscillare. Non perdetevi l'equilibrio.



SE PENSATE DI NON SAPER NUOTARE O DI NON SAPER GESTIRE UN'ACCIDENTALE CADUTA IN ACQUA CHIEDETE UN GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO DA INDOSSARE APPENA SALITI A BORDO.

LA VOSTRA IMBARCAZIONE NE CONTIENE ALMENO UNO PER CIASCUN MEMBRO DELL'EQUIPAGGIO. NON VERGOGNATEVI A CHIEDERLO. LA VOSTRA INCOLUMITA' VALE PIU' DELL'ORGOGGIO. CON L'ESPERIENZA CAPIRETE SE NE AVETE REALMENTE BISOGNO.

SE ACCIDENTALMENTE CADETE IN MARE, RICHIAMATE SUBITO L'ATTENZIONE GRIDANDO A VOCE ALTA "CADO" O "AIUTO" ETC. L'EQUIPAGGIO, DISTRATTO DALLE FACCENDE SUL PONTE, POTREBBE NON AVERVI VISTO.

VI VERRA' LANCIATO IL SALVAGENTE CON LA CIMA DI RECUPERO. POI LA BARCA MANOVRERA' PER RITORNARE DA VOI. SE NON ARRIVATE AL SALVAGENTE ASSUMETE LA POSIZIONE "DEL MORTO", SUPINA, PANCIA IN ALTO.

LA MANOVRA RICHIEDE DA POCHI SECONDI A QUALCHE MINUTO – MANTENETE LA CALMA – GALLEGGIATE FINO A CHE LA BARCA NON AVRA' INVERTITO LA PROPRIA ROTTA PER RITORNARE A RECUPERARVI. LA VEDRETE ALLONTANARSI ANCHE DI 50 METRI. È NORMALE!! NON AGITATEVI!! SERVE SPAZIO PER VIRARE!!

IL COMANDANTE SA COME RECUPERARVI!! VOI PENSATE A GALLEGGIARE!!

PIU' AVANTI VI SPIEGHERO' COS' È IL BOMA. A QUEL PUNTO RICORDATEVI!!!

ATTENTI AL BOMA!!!!

IL BOMA SPAZZA LA POPPA E CHI SI TROVA SULLA SUA TRAIETTORIA VIENE SPAZZATO VIA. QUINDI....SEMPRE GIU' LA TESTA SE SIETE NELLA SUA TRAIETTORIA...ANCHE QUANDO SEMBRA DISTANTE... IN POCHI SECONDI ARRIVA COME IL PENDOLINO...QUANDO VUOLE LUI...

INIZIAMO CON LE PRESENTAZIONI

Siete a bordo di un'unità galleggiante dotata di 1 albero e di 2 vele. Tecnicamente si dice che questa unità è armata a **Sloop**. Le due vele sono il **Fiocco** e la **Randa** posizionate come in figura a lato. Vedremo più avanti come regolarne la posizione.

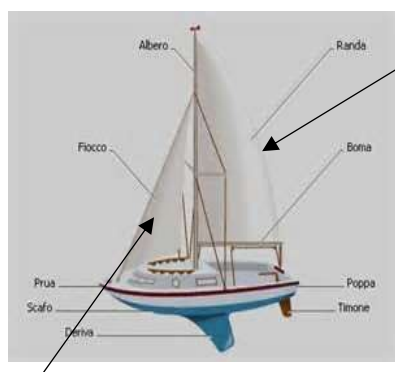
A bordo di un'imbarcazione non si usano termini come avanti, dietro, destra. Registrare quindi nella vostra memoria a lungo termine questi nuovi termini spesso ricorrenti nei dialoghi di bordo.



Siamo già a buon punto...Usate questi termini e sembrerete già dei naviganti frequentatori dei 7 mari.

LE VELE

Prima di tutto introduciamo un nuovo termine: le cime utilizzate per regolare le vele si chiamano **SCOTTE**. (Da non confondere con le **DRIZZE** ovvero le cime utilizzate per issare le vele)

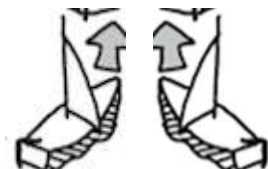


RANDA è la vela triangolare di poppa che ha 2 lati vincolati.

- Il Lato di prua (davanti), solidale con l'albero.
- Il lato di base, solidale ad una traversa incardinata sull'albero detta **Boma**.

Spostando il boma a dritta o a sinistra porteremo la randa a dritta o a sinistra.

Il boma si manovra mediante 1 **SCOTTA** centrale.



FIOCCO è la vela triangolare di prua che ha 1 solo lato vincolato.

- Il lato di prua, solidale con lo strallo, ovvero il cavo d'acciaio che mette in trazione l'albero verso prua.

Per portare il Fiocco a dritta o sinistra, devo portare l'angolo posteriore del fiocco a dritta o sinistra della mezzeria della barca.

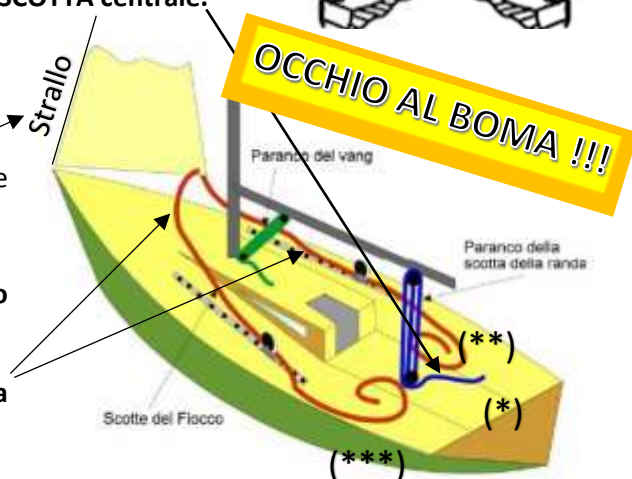
Per gestire il Fiocco servono quindi 2 **SCOTTE**, una a dritta e una a sinistra.

RISULTA EVIDENTE CHE PER MANOVRARE LE 2 VELE SERVONO IDEALMENTE 3 PERSONE:

- 1 ALLA SCOTTA DELLA RANDA (*)
- 1 ALLA SCOTTA DI DRTTA DEL FIOCCO (**)
- 1 ALLA SCOTTA DI SINISTRA DEL FIOCCO (***)

LE DUE SCOTTE DEL FIOCCO VANNO GESTITE IN SINCRONIA. SE UNA È IN TENSIONE L'ALTRA È MOLLATA!!

Cazzare le vele con la sola forza delle mani è faticoso o impossibile → vedi capitolo sul WINCH più avanti.



VENTO E ANDATURE

Ok! adesso che abbiamo preso confidenza con le vele e relative scotte, vediamo di introdurre un altro concetto semplice.

Se il vento proviene da un lato, le vele si posizionano, naturalmente, sul lato opposto.

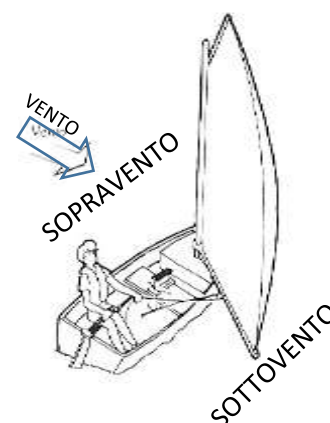
Il lato di provenienza del vento determina le cosiddette MURE.

Vento da Sinistra → MURE A SINISTRA.

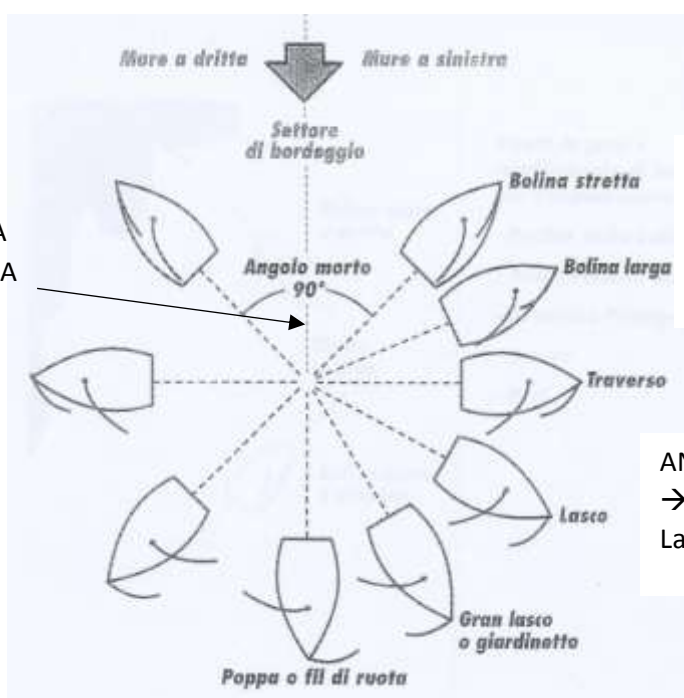
Vento da Dritta → MURE A DRITTA.

Ricorda questi due termini quando parleremo di precedenza in mare.

La figura sotto rappresenta le principali andature che l'imbarcazione può assumere rispetto alla direzione di provenienza del vento.



LETTO DEL VENTO
ANGOLO MORTO
→ ROTTA PROIBITA
→ LA BARCA STALLA



ANDATURE PER RISALIRE IL VENTO
→ DI BOLINA
Bolina larga, bolina stretta

ANDATURE A FAVORE DI VENTO
→ PORTANTI
Lasco, Gran Lasco, Poppa

ANGOLO MORTO E BORDEGGIO – Risalire il vento evitando di entrare nell'angolo morto

Abbiamo già visto che per seguire una rotta che prevede un vento più o meno frontale impostiamo un'andatura di Bolina.

Se la rotta desiderata sta però nell'angolo morto, dovremo impostare tratti di Bolina, Bordi, esterni all'angolo morto, risalendo il vento a zig zag.

Ripetiamo assieme! “La barca non può navigare contro vento!”.

Lo può fare al massimo con un angolo di 45° sia a dritta sia a sinistra.

Il settore di 90° centrato sulla provenienza del vento è “off limits”.

Mentre la prua attraversa il settore morto la barca viene rallentata.

Per questo cercheremo di attraversare il punto morto molto velocemente durante le virate.



ORZARE E POGGIARE – CAZZARE E LASCARE – VIRARE E ABBATTERE

Prima di entrare nel merito.... altre definizioni:

- Tirare una cima: CAZZARE (cazzare la scotta del fiocco).
- Allentare una cima: LASCARE (lascare la scotta della randa).
- Lasciare libera una cima: MOLLARE (mollare la scotta del fiocco)

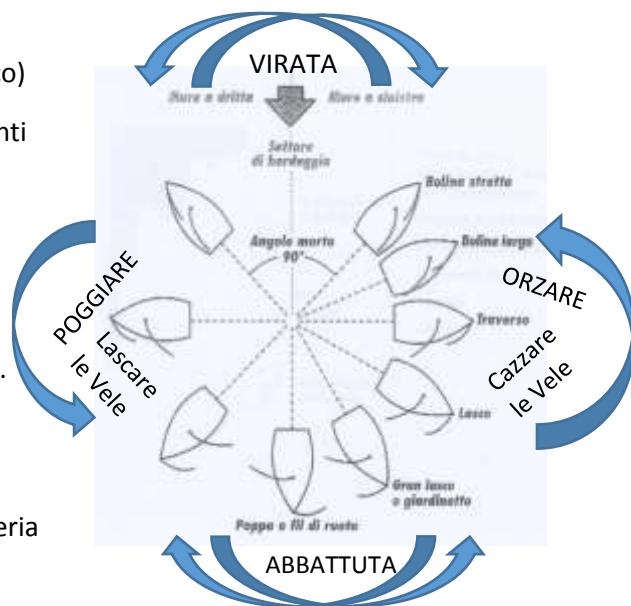
Nell'ambito delle varie manovre possibili alcune di queste sono coerenti solo se eseguite assieme. Vediamo le più importanti:

GRUPPO 1

- **ORZARE:** girare la prua verso il vento.
- **CAZZARE:** tirare le scotte e avvicinare le vele alla mezzeria.
- **VIRATA:** cambio di Mure passando con la prua contro il vento.

GRUPPO 2

- **POGGIARE:** allontanare la prua dal vento.
- **LASCARE:** mollare le scotte per allontanare le vele dalla mezzeria
- **ABBATTUTA:** cambio di Mure passando con il vento in poppa



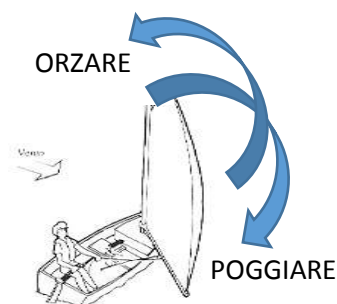
Orzare non significa per forza virare ma sicuramente per virare dovrò prima orzare!!!

Poggiare non significa per forza abbattere ma per abbattere dovrò prima poggiare!!

Sono consapevole di aver semplificato molto la cosa ma quanto detto è un concetto basilare da avere ben chiaro in testa.

Esempio: per fare un giro di 360 gradi dovrò:

Orzare, virare, poggiare, abbattere, orzare...



REGOLAZIONE DELLE VELE

Oramai siete esperti e possiamo fare un ulteriore approfondimento su come si regola una vela.

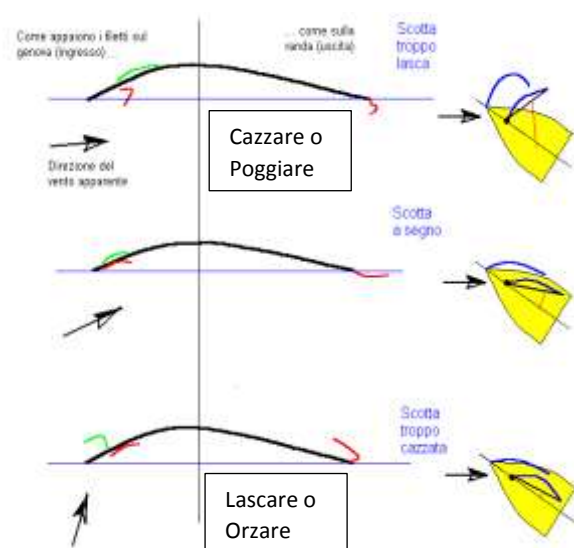
Ripetiamo che ORZARE → CAZZARE e POGGIARE → LASCARE

- Tanto più il timoniere risale il vento (bolina, bolina stretta) tanto più le vele saranno cazzate.
- Tanto più il timoniere imposta una rotta portante (traverso, lasco, gran lasco, poppa) tanto più le vele saranno lascate.

In generale lasco la vela finché essa fileggia (ondeggia, sbatte) sul lato di prua.

Appena inizia a fileggiare, cazzo quel tanto che basta affinché non fileggi più.

Per facilitare ulteriormente la "lettura" della vela possiamo usare i filetti segnamento ovvero fettucce opportunamente attaccate nei punti strategici per evidenziare le turbolenze dell'aria che scorre sulla superficie velica. Nella figura a fianco trovate la chiave di lettura.



WINCH e PARANCO



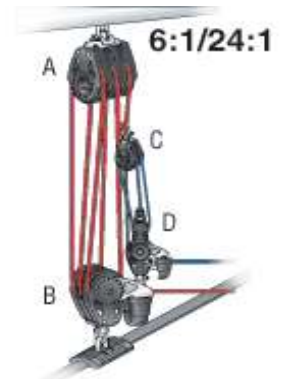
Abbiamo visto che l'attività principale degli addetti alle scotte consiste nel cazzare e lasciare le vele.

Già con qualche nodo di vento (velocità espressa in **Nodi**, miglia/ora) la forza da applicare diventa eccessiva se non supportata da un verricello chiamato **WINCH** per il Fiocco o da un **PARANCO** per la Scotta.

IL **WINCH** è un cilindro, a forma di rocchetto alto 40cm, fissato al ponte della barca, che può girare solo in senso orario. Foto a sinistra.

L'utilizzo è semplice; dovete avvolgere 3 giri della scotta attorno al corpo del Winch in senso orario e tirare la cima a mano o con l'aiuto di una manovella. Attenzione che la manovella gira in entrambi i sensi, con due "marce" e quindi due "sforzi" diversi ma l'effetto è sempre quello di far ruotare il Winch in senso orario. Vi mostreremo sul campo i dettagli.

Il **PARANCO** della scotta del Boma non è altro che il sistema di rinvii che vedete nella foto a destra.



COMANDI PER LA VIRATA E PER L'ABBATTUTA

Vediamo come comportarci quando il timoniere annuncia una Virata o un'Abbattuta ovvero un cambio di mura con passaggio delle vele da una parte all'altra dell'imbarcazione.

VIRATA (ps. sono di bolina)

Il Timoniere verifica di avere sufficiente abbrivio per passare oltre il punto morto.

Timoniere: "Pronti a Virare".

Equipaggio: "Pronti".

- Si cazzano le vele man mano che la barca orza.
- La barca entra nel punto morto ed il fiocco inizia a fileggiare.

Timoniere: "Mollare il fiocco"

- L'addetto al Fiocco sottovento (dalla parte della vela) molla la scotta del fiocco.
- L'addetto al Fiocco sopravento (dalla parte del vento ancora per poco) cazza la scotta del fiocco e lo recupera dalla sua parte che nel frattempo è diventata sottovento. Usare il Winch, prima ad ampie bracciate, poi con la manovella. Se il fiocco prende un po' di vento il recupero è più agevole.
- Il Randista controlla il passaggio del boma. Se c'è poco vento lo sposta a mano.
- Il Timoniere imposta la nuova rotta.
- L'equipaggio regola le vele.

ABBATTUTA

Timoniere: "Pronti ad Abbattere".

Equipaggio: "Pronti".

Timoniere: "Lascate le vele". (sottinteso la randa)

- Si lascano le vele man mano che la barca poggia.
- Poco prima di avere vento in poppa il timoniere chiama la randa al centro per evitare che il boma spazzi il ponte con una Strambata (passaggio involontario del boma).

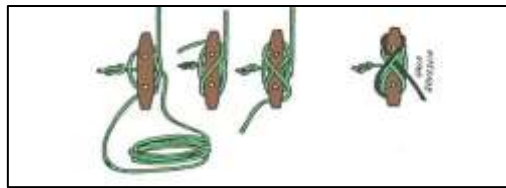
Timoniere: "Randa al centro".

- Il randista cazza la scotta della Randa per portare il boma al centro e la lasca non appena il boma è passato.
- L'addetto al Fiocco sottovento molla la scotta del fiocco.
- L'addetto al Fiocco sopravento cazza la scotta del fiocco e lo recupera dalla sua parte (che diventa a breve sottovento). Usare il Winch, prima ad ampie bracciate, poi con la manovella. Se il fiocco prende un po' di vento il recupero è più agevole.
- Il Timoniere imposta la nuova rotta.
- L'equipaggio regola le vele.

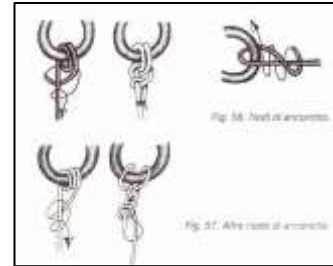
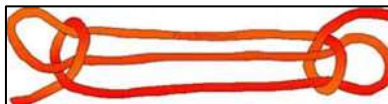
I NODI PIU' FREQUENTI



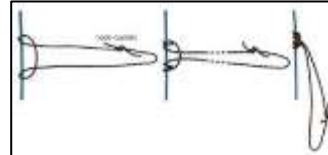
Galloccia



Margherita



Prusik



PRECEDENZE

REGOLE TRA IMBARCAZIONI A VELA

L'imbarcazione con **MURE A DRIITA** ha la **PRECEDENZA**.

Se le due imbarcazioni hanno le **STESSE MURA** quella **SOTTOVENTO** ha la **PRECEDENZA**.

Se l'imbarcazione con Mure a sinistra vede una imbarcazione sopravvento ma non riesce a stabilire le Mure di quest'ultima deve comunque dare la precedenza.

SORPASSO

L'imbarcazione raggiungente deve dare sempre la precedenza alla imbarcazione raggiunta.

L'imbarcazione raggiunta non deve variare comportamento.

Si definisce imbarcazione raggiungente una imbarcazione che si avvicina all'altra da una direzione di oltre 22,5° a poppavia del traverso (arco di visibilità del solo fanale di poppa) o, in altre parole, nel raggio del fanale di coronamento 135° centrati sull'asse longitudinale dell'imbarcazione

REGOLE TRA IMBARCAZIONI A VELA E A MOTORE

Una imbarcazione a vela ha sempre la precedenza rispetto ad altre imbarcazioni **TRANNE**

- Imbarcazione condizionata dal pescaggio;
- Manovrabilità limitata;
- Non governa;
- Intenta a pescare;
- Imbarcazione in uscita dal porto.

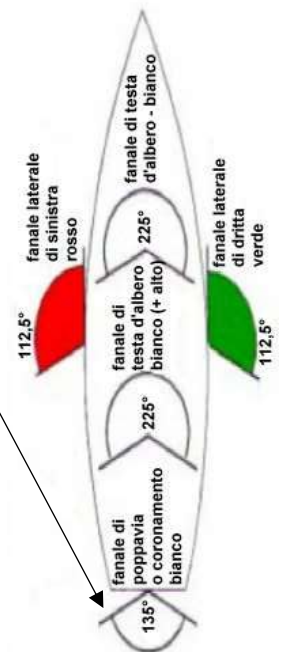
Se l'imbarcazione a vela procede a motore non è considerata imbarcazione a vela

In ogni caso il diritto va chiamato.

L'imbarcazione che ritiene di averlo dovrebbe chiedere "acqua" all'altra, a questa richiesta la barca in dovere deve immediatamente rispondere a voce o con una manovra esplicativa per evitare pericolosi equivoci.

In caso di imbarcazioni e grosse navi, si utilizzerà la radio VHF sul canale 16.

FANALI

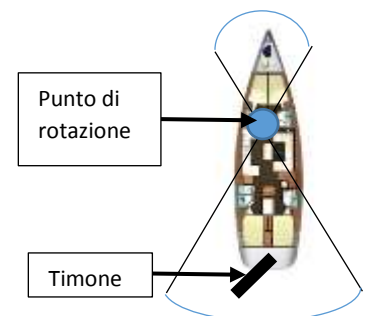


TIMONE E ROTAZIONE

Il timone a ruota funziona come il volante dell'auto. Se giro la ruota del timone in senso orario la barca gira a dritta.



Attenzione però che la barca gira di "posteriore" in quanto la pala del timone, sott'acqua, è posizionata in poppa. Inoltre, dato che il centro di rotazione è in linea con l'albero, ovvero verso prua, **la poppa disegna una traiettoria più ampia della prua.**



VENTI



APPROFONDIMENTI

