



SETTIMANA AZZURRA

onlus

2004



MANUALE
di vela

1. edizione 2004

Tutti i diritti riservati

© Copyright 2004 Settimana Azzurra Onlus editore

COME SFRUTTARE IL VENTO PER FAR AVANZARE LA BARCA

(in pratica è tutto qui il segreto)

Per sfruttare il vento come mezzo propulsore dobbiamo regolare le vele in base alla rotta che teniamo, ovvero orientarle rispetto alla direzione del vento. Per far questo utilizzeremo le scotte (imparerai presto perché si chiamano così!) che tesseremo o allenteremo.

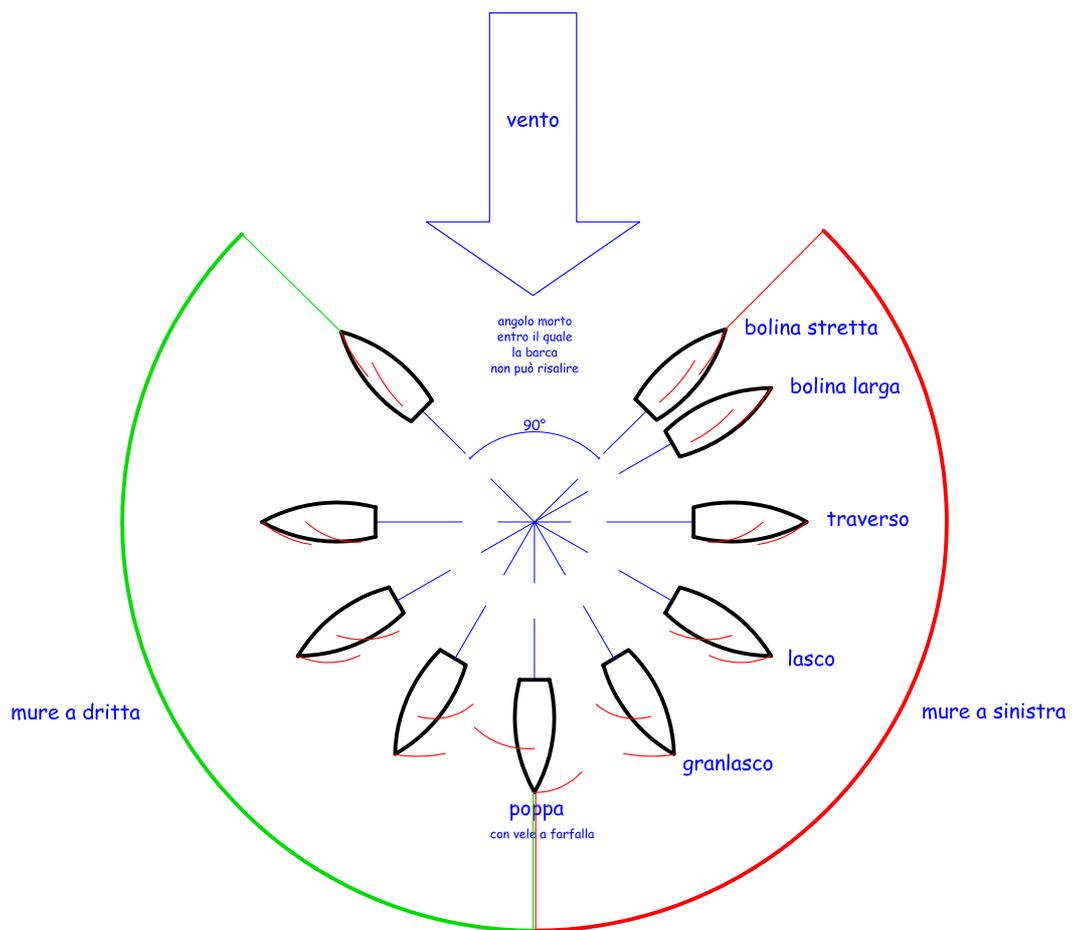
Se tesiamo la scotta, cazziamo la vela e la avviciniamo all'asse longitudinale della barca, se allentiamo la scotta, laschiamo la vela e la allontaniamo.

Se la vela sbatte dovremo cazarla perché è troppo lasciata, mentre sarà ben più difficile accorgersi quando una vela è troppo cazzata, perché sarà bella gonfia. Per una giusta regolazione dovremo quindi cominciare sempre col lasciare gradualmente la vela (che normalmente si tende a cazzare troppo) fino a quando comincia a fileggiare per poi ricazarla quel minimo indispensabile per farla portare (gonfiare). Il segreto è quello di essere sempre vicini al limite del fileggiamento. Solo in questo modo avremo la vela ben regolata e il vento eserciterà su di essa tutta la sua spinta propulsiva.

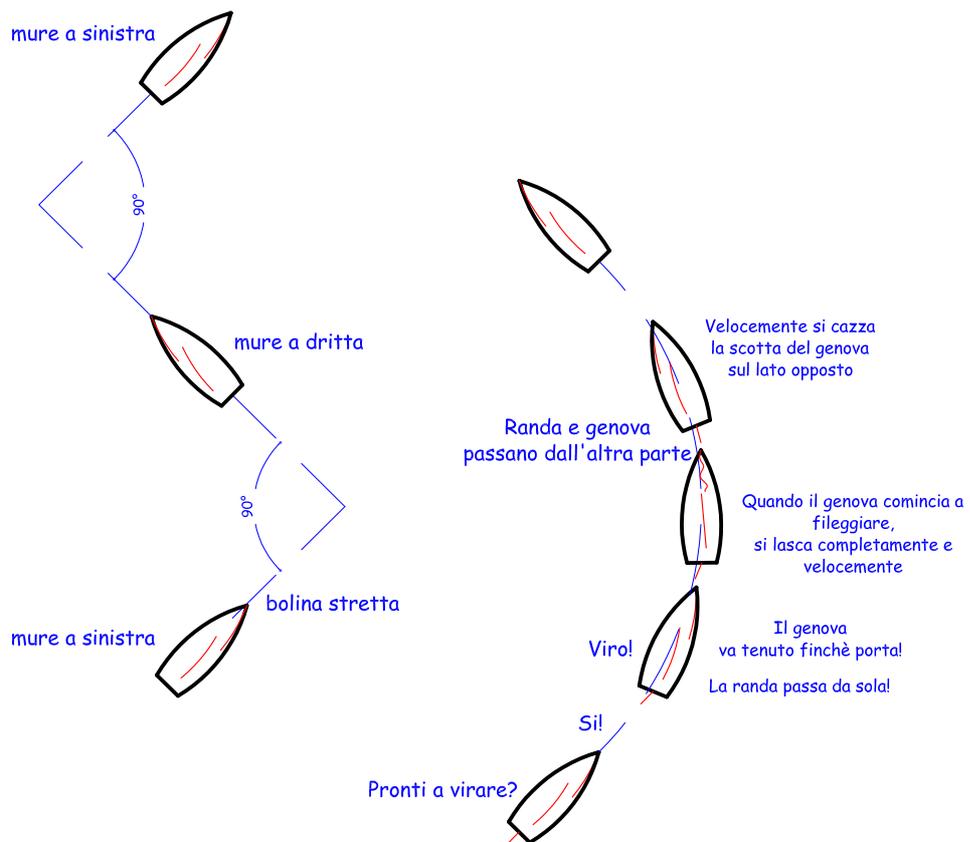
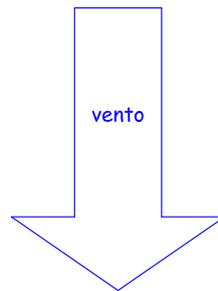
Regoletta: di norma, più è stretto l'angolo tra la prua ed il vento, più le vele vanno serrate; man mano che l'angolo aumenta, anche le vele vanno lasciate.

Osservate bene le 5 pagine che seguono!
Sono le basi della vela!

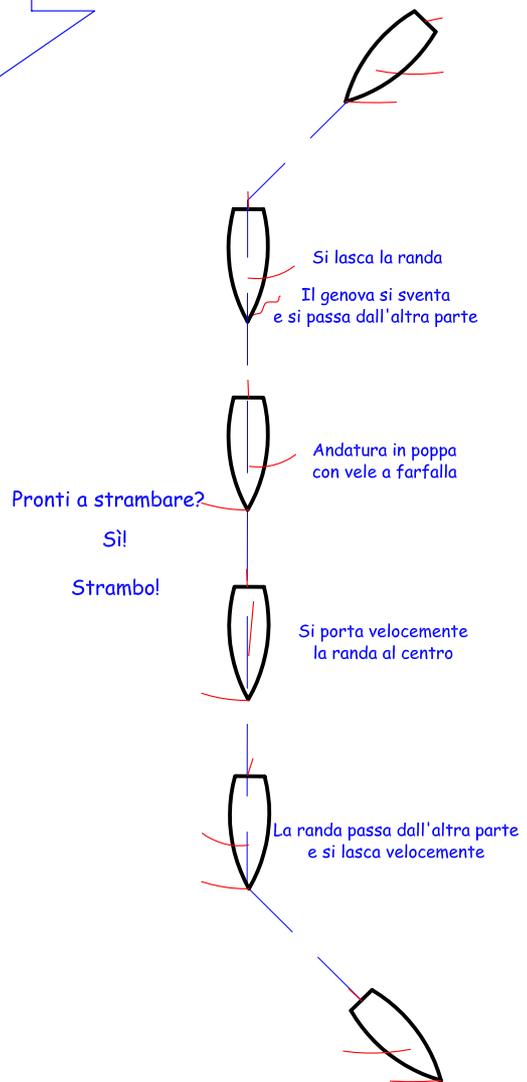
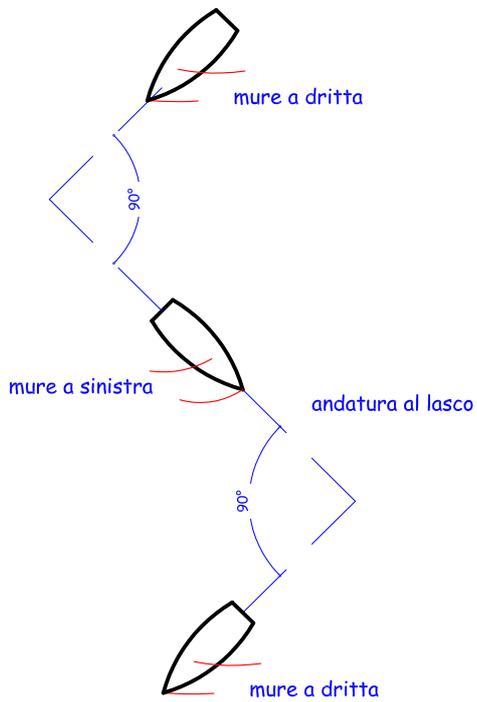
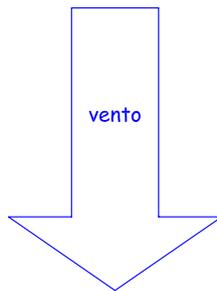
ANDATURE



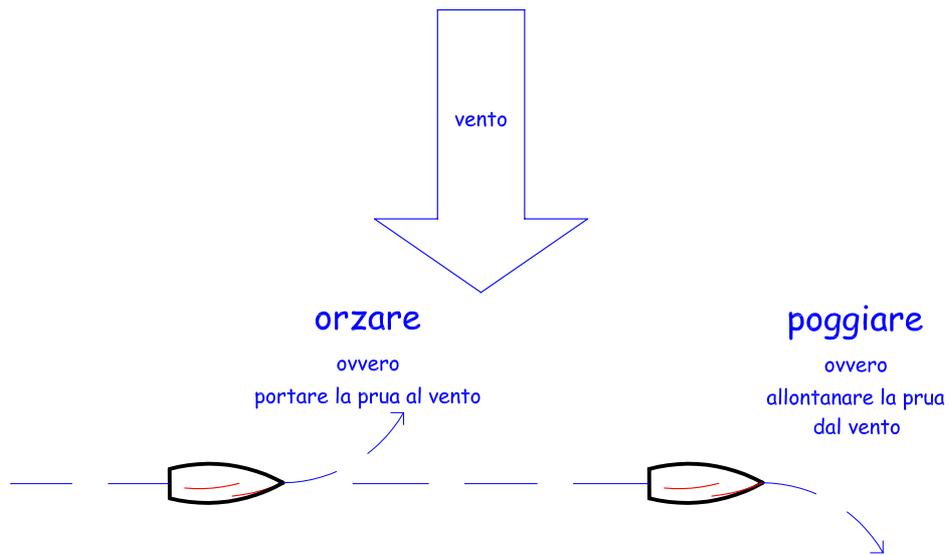
VIRATA



STRAMBATA

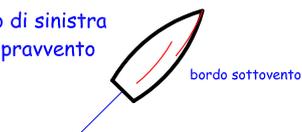


ORZARE E POGGIARE MURE



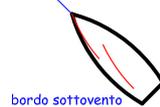
mure a sinistra

ovvero
lato di sinistra
sopravvento



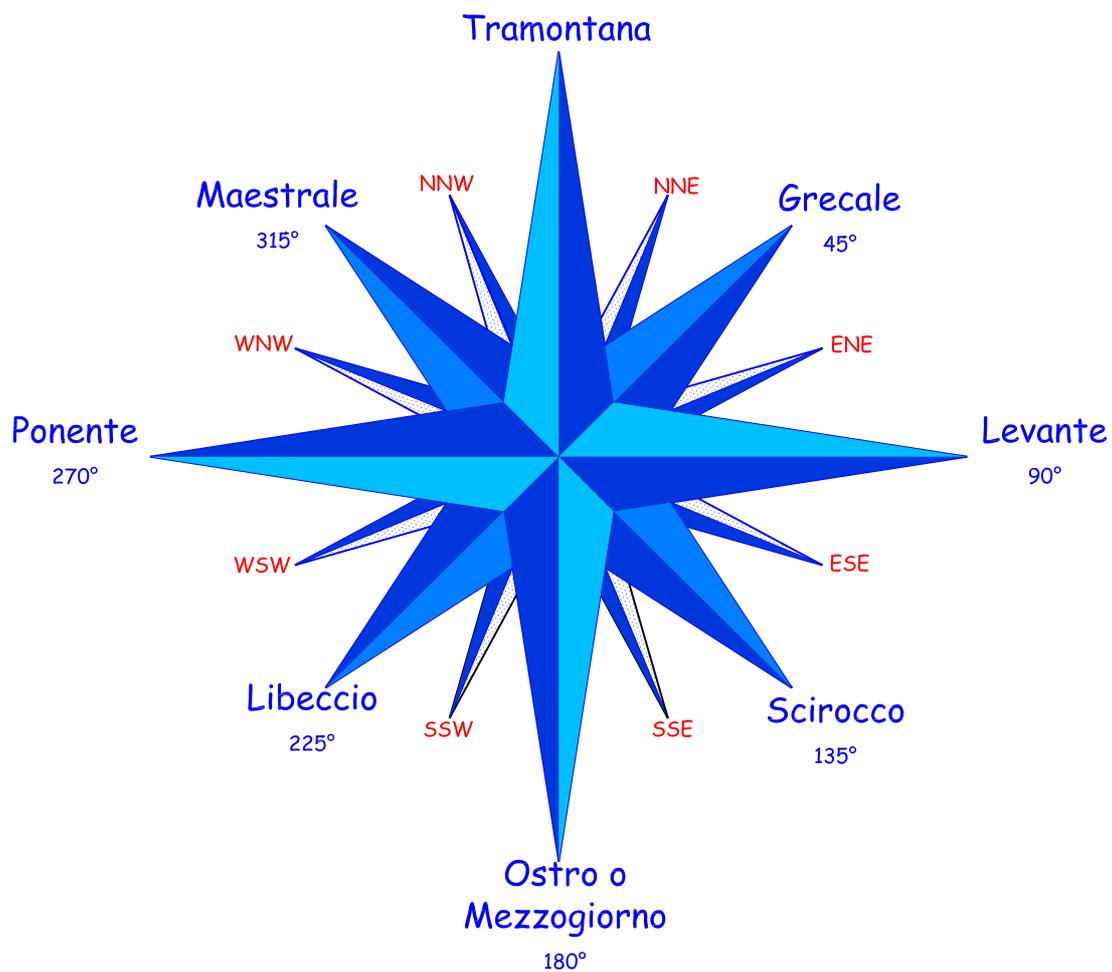
mure a dritta

ovvero
lato di dritta
sopravvento



mure a dritta = PRECEDENZA
mure = dalla parte opposta al boma

ROSA DEI VENTI



Regoletta per ricordarsi la provenienza del vento:
in ordine cronologico GRE-SCI-LI-MA

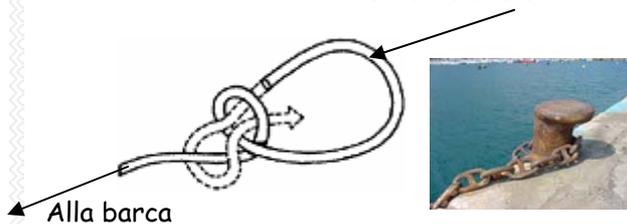
NODI MARINARI

Ce ne sono talmente tanti... ma i fondamentali sono questi : la **gassa** ed il **parlato**.

Il più usato in assoluto:

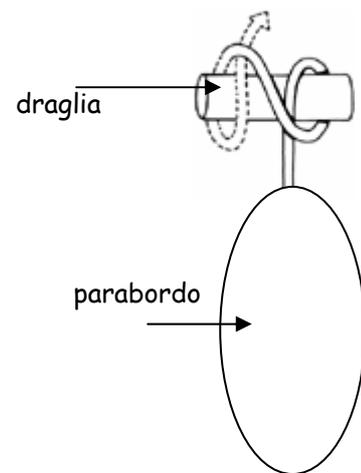
la **GASSA D' AMANTE** o più semplicemente **GASSA**

attorno alla bitta



Ma serve anche in 1000 altre situazioni e con questa te la cavi sempre!!!

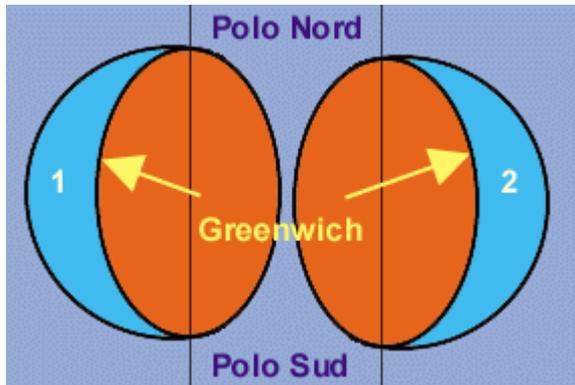
ed il **PARLATO**, quello che si usa con i parabordi



Imparatevi bene perché con questi due nodi (e soprattutto col primo) riuscirete a risolvere tutti i problemi a bordo! Cominciate ad allenarvi a casa con una cimetta (cordicella) di 3 - 5 mm di diametro.

Dovrete riuscire a farli anche ad occhi chiusi!

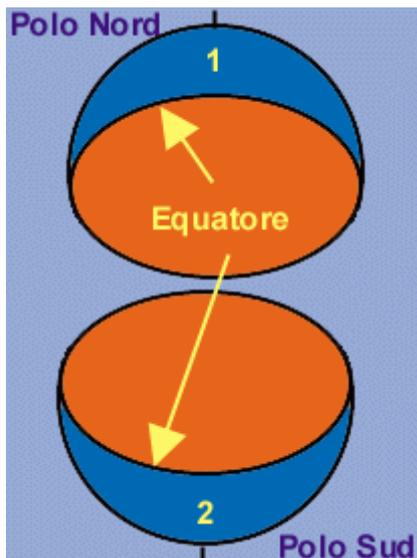
LATITUDINE E LONGITUDINE



LONGITUDINE EST / OVEST

Da 0° a 180°

1. Emisfero occidentale
2. Emisfero orientale



LATITUDINE NORD / SUD

Da 0° a 90°

1. Emisfero settentrionale
2. Emisfero meridionale

LE COORDINATE GEOGRAFICHE

Latitudine e Longitudine

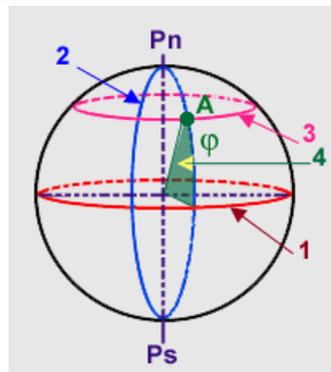
Le coordinate geografiche di un punto sulla superficie terrestre sono: la **Latitudine** e la **Longitudine**.

La **Latitudine** è l'arco di meridiano (cioè l'angolo) compreso tra l'Equatore ed il parallelo passante per il punto. Si misura in gradi, primi e secondi, partendo dall'Equatore verso i Poli.

Si conta da 0° a 90° positivamente verso il polo Nord e da 0° a 90° negativamente verso il polo Sud.

Si indica con la lettera φ (fi) dell'alfabeto greco.

La latitudine di tutti i punti posti sull'Equatore è uguale a 0° ; quella del Polo Nord è di $+90^\circ$, mentre quella del Polo Sud è uguale a -90° .



- 1 - Equatore
- 2 - Meridiano di Greenwich
- 3 - Parallelo di A
- 4 - Latitudine di A

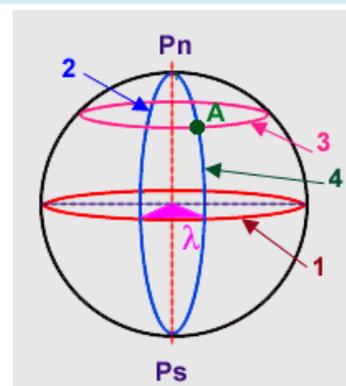
La **Longitudine** è l'arco di Equatore (cioè l'angolo) compreso tra il meridiano passante per Greenwich ed il meridiano passante per il punto. Si misura anch'essa in gradi, primi e secondi, partendo dal meridiano di Greenwich, verso il meridiano passante per il punto.

Si conta da 0° a 180° positivamente verso Est e da 0° a 180° negativamente verso Ovest.

Si indica con la lettera λ (lambda) dell'alfabeto greco.

La longitudine di tutti i punti posti sul meridiano di Greenwich è di 0° , quella dell'antimeridiano è di 180° .

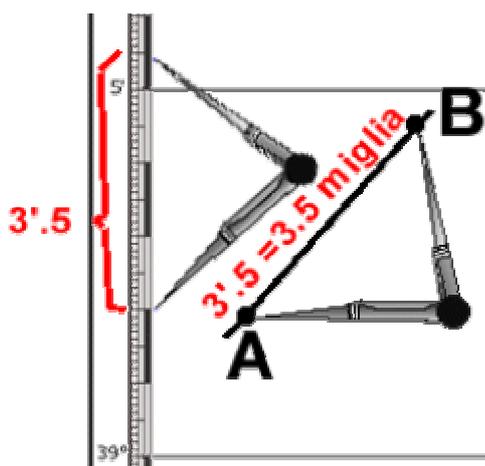
- 1 - Equatore
- 2 - Meridiano di Greenwich
- 3 - Parallelo di A
- 4 - Meridiano di A



LEGGERE LE DISTANZE SULLA CARTA

Leggere la lunghezza in miglia che separa due punti sulla carta nautica e segnare, su una retta tracciata sulla carta nautica, una determinata lunghezza in miglia. Questi due problemi sono stati raggruppati perché assai simili tra loro ed anche perché estremamente semplici a patto di tenere presenti le seguenti avvertenze:

1. l'apertura del compasso non dovrà, in linea di massima essere tale che l'angolo compreso tra le sue due gambe superi il valore di 130° ;
2. la lettura delle distanze si effettua SOLO E SOLTANTO SULLA SCALA DELLE LATITUDINI. Ricordate che, per definizione, il miglio nautico è la lunghezza di un arco di ellisse meridiana compreso tra due punti le cui verticali formino tra loro un angolo di $1'$, alla latitudine media di 45° : pertanto un $1'$ di latitudine corrisponde alla lunghezza di 1 miglio;
3. la lettura deve essere effettuata in corrispondenza del valore della latitudine media relativa ai due punti estremi e questo perché, nelle carte in proiezione di Mercatore, come sappiamo, la scala delle latitudini è crescente man mano che andiamo verso nord (valori sensibili con carte a piccola scala).



Se la distanza da misurare non è eccessiva rispetto alla apertura del compasso, sarà sufficiente puntare una estremità di questo sulla prima estremità della retta da misurare e aprirlo fino a portare la seconda sull'altra estremità. Riportando tale apertura sulla scala delle latitudini e contando il numero di primi in essa contenuti otterremo il valore della lunghezza in miglia e decimi di miglio.

Se, invece, la distanza da misurare è tale da non poter essere misurata con una sola apertura di compasso, dovremo prendere con questo una apertura a piacere (un numero intero di miglia). Riporteremo questa apertura sulla retta da misurare, tante volte fino a che non si sia misurato l'intero tratto.

Nel caso in cui il tratto da misurare non sia un multiplo dell'apertura scelta come unità, la quantità residua andrà misurata per ultima in corrispondenza della latitudine ad essa corrispondente.

COMUNICARE CON LA RADIO

Un buon marinaio ha la sensibilità di allertarsi, specie in condizioni di mare difficili, quando dal rumore di fondo o dalle comunicazioni di routine del radiotelefono di bordo emerge un segnale di richiesta di assistenza o di soccorso. A tal fine è di fondamentale importanza utilizzare con coscienza e civismo tutti i canali a disposizione, fra i quali spicca, per precedenza e rilevanza, il 16, ovvero il canale di chiamata e soccorso.

Questo canale, essendo costantemente ascoltato dall'altoparlante in plancia sulle navi mercantili e militari, ha particolare utilità quale mezzo di contatto immediato con qualunque nave si incroci in mare, al fine chiarire situazioni incerte di rotta di collisione per evitare abbordi in mare o per richieste di emergenza.

Non vi è nulla di più scorretto e di più detestabile che ascoltare utenti maleducati ed incivili che effettuano lunghe conversazioni sulla ricetta del giorno o addirittura disturbano deliberatamente il canale di soccorso. In questo caso, sono previste pesanti sanzioni da parte della Guardia Costiera.

Per cui, quando dalla vostra barca KZ chiamerete l'imbarcazione XY, attenetevi a questa procedura:

descrizione dell'operazione	Alla radio
Chiamata sul 16	XY.....XY da KZ.....XY da KZ
Alla risposta	XY in ascolto..... oppure..... Avanti da XY.....
Comunicare immediatamente il nuovo canale	XY da KZ.....canale 72...
Quindi, spostatevi sul canale 72 ed effettuate nuovamente la chiamata	XY.....XY da KZ.....XY da KZ
Alla risposta, comunicate l'informazione e alla fine di ogni intervento pronunciate	Passo... oppure...Cambio....

Regoletta: nelle comunicazioni radio vige il silenzio assoluto nei primi tre minuti di ogni mezz'ora (cioè fra i minuti da 00 a 03 e da 30 a 33), al fine di rendere più facilmente rilevabili eventuali comunicazioni di soccorso o di urgenza.

Di tutto questo si parlerà durante la
Settimana Azzurra,
e di altro ancora.....



Ci crediate o no, questo sarà il vostro water per una settimana!
Attenzione! perché è un concentrato di altissima tecnologia: malefica pompa mano



Questo lo dovrete indossare quando si partirà e prima di entrare in porto



La cucina basculante per voi non avrà più segreti



e nemmeno il winch!



Imparerete a servirvi del GPS (magari cartografico)



Apprenderete ad usare anche il
VHF.....



Imparerete a leggere ed interpretare
l'ecoscandaglio ed il log



e la stazione del vento.....
e molto, molto altro ancora!

E allora.....Molla a prua! Molla a poppa!.....SALPIAMO!!!

Terminologia nautica

I velisti usano un linguaggio incomprensibile ai più! Non certo perché siano tutti un po' snob, ma solo perché i termini sono tanti e c'è la possibilità di confusione. Usando le parole giuste, non ci potranno essere esitazioni o confusioni nel momento delle manovre: è per questo che è utile imparare questi termini prima di imbarcarsi!

Abbordo

Collisione involontaria o lieve tra due imbarcazioni. Abbordare: avvicinarsi con una nave al bordo di un'altra.

Agguantare

Afferrare e tenere in tensione una cima con la mano durante una manovra. Agguantare il vento vuol dire rimontarlo per non rimanere sottovento. Agguantare significa anche immergere i remi nell'acqua per frenare l'imbarcazione o anche, fare in modo che l'ancora faccia presa sul fondo.

Albero

Asta di legno o di acciaio posto in posizione verticale o leggermente inclinato verso poppa che prende nomi diversi a seconda del suo posizionamento, ad esempio: albero maestro, di mezzana, di bompresso, di trinchetto. Serve per sostenere le vele.

Amantiglio

Cavo che sostiene il boma e lo mantiene orizzontale.

Ammainare

Abbassare la vela.

Armare

Fornire l'imbarcazione di tutto ciò che occorre per navigare.

Bandiera di segnalazione

Per ogni lettera dell'alfabeto corrisponde una bandiera - di forma e colore differente - con un significato particolare. Per esempio alla lettera T una bandiera rossa bianca e blu a tre fasce verticali corrisponde "Sto pescando, mantenetevi lontani".

di cortesia bandiera della nazione ospitante da aggiungere a quella di provenienza.

Battagliola

La ringhiera che funge da protezione.

Bitta

Fungo in metallo che in banchina serve per legare le cime. In barca la forma è bassa e lunga ma col medesimo scopo.

Bolina

L'andatura controvento.

Boma

Antenna orizzontale imperniata sull'albero sulla quale va inferita la base della randa.

Bompresso

Albero che sporge dalla prua quasi orizzontalmente al quale si fissano i fiocchi.

Borose

Cavetto che serve per l'inferitura al pennone o per terzarolare.

Bugliolo

Secchio, usato per attingere acqua dal mare e lavare i ponti delle navi.

Cambusa

Nelle grosse imbarcazioni è il locale adibito a contenere le vivande: di conseguenza quando si fa la spesa si dice andare a "fare cambusa".

Candelieri

Montanti verticali fissati in coperta che servono per tendere le draglie. Tutta la ringhiera si chiama battagliola.

Carena

La parte della barche che rimane immersa nell'acqua.

Cazzare

Deriva dallo spagnolo *cazar* cacciare. Tendere una scotta o delle cime per correggere il posizionamento delle vele.

Charter

Nella nautica da diporto noleggio di un'imbarcazione con o senza equipaggio.

Chiglia

La pinna sotto lo scafo.

Cime

Le "corde" in barca: es. le cime d'ormeggio.

Cutter

In origine imbarcazione inglese di piccole dimensioni molto veloce grazie all'ampiezza delle vele, lunga 40 piedi con compresso e armata con vele quadre. Oggi si definisce cutter un'imbarcazione che arma più di un fiocco.

Diporto

Nautica da diporto: viene fatta a titolo sportivo e di divertimento e non ha fini commerciali. La legge ne stabilisce tre categorie - navi, imbarcazioni e natanti - dipendenti da lunghezza e stazza.

Doppiare

Superare un capo, un promontorio o una boa durante la navigazione.

Draglie

Cavi di acciaio che, insieme ai candelieri, costituiscono la ringhiera di protezione di un'imbarcazione.

Dritta

Da poppa a prua è la parete destra dell'imbarcazione.

Drizza

Cavo che serve per issare le vele.

Ecoscandaglio

Strumento che attraverso l'emissione di un suono e il rilevamento del suo eco determina la distanza tra lo scafo e il fondo.

Fiocco

Deriva dall'olandese *fok* vela di prua. Vela triangolare posta a prua delle imbarcazioni armata sullo strallo. Un fiocco di grandi dimensioni è detto anche *Genoa* da quando fu applicato e ammesso per la prima volta durante una regata - vinta dallo svedese Sàlen - che si svolse nella città di Genova nel 1926.

Fuochi

Fanno parte delle dotazioni obbligatorie di sicurezza e vengono utilizzati in caso di soccorso e pericolo.

Gassa

Nodo fondamentale in barca.

Gavitello

Galleggiante che si usa per segnalare un oggetto sul fondo al quale possono essere ormeggiate le barche.

Gavone

Spazio destinato a contenere le dotazioni di bordo o gli effetti personali.

Grillo

Anello con chiusura a vite.

Inferire

Fissare - attraverso i matafioni o inferitoi - la parte superiore di una vela al pennone o alla draglia.

Issare

Alzare la vela.

Lascare

Deriva dal latino *laxus* largo, allentato. Al comando lascare si allentano le cime.

Lasco

Andatura col vento proveniente da $\frac{3}{4}$ verso poppa.

Linea di galleggiamento

Linea definita tra la superficie dell'acqua e la carena.

Mandare a riva

Issare qualcuno o qualcosa sull'albero

Matafioni

Cavetto per tendere o legare le vele.

Manichetta

Tubo dell'acqua.

Mezzomarinaio

Asta che termina a uncino utilizzata durante le manovre di attracco.

Mura o murata

Le pareti laterali dello scafo. Quella che emerge dalla linea di galleggiamento viene distinta in mura a dritta o mura a sinistra.

Opera morta

La parte della barche che rimane sopra la linea di galleggiamento.

Opera viva

La parte della barche che rimane sotto la linea di galleggiamento.

Orzare

Manovrare la prua di un'imbarcazione per avvicinarla alla direzione del vento.

Pagliolo

Pavimentazione interna di un'imbarcazione, costituito da tavole amovibili.

Parabordi

Vengono utilizzati a protezione delle mura (fiancate) di un'imbarcazione e sono costituiti da camera d'aria di forma cilindrica o sferica.

Piede

Unità di misura di lunghezza - pari a 30,48 centimetri - utilizzata per definire le misure delle imbarcazioni.

Poggiare

Manovrare la prua di un'imbarcazione per allontanarla dal vento o per consentire di prenderlo più favorevolmente.

Poppa

Parte posteriore della barca

Portolano

Testo contenente le principali informazioni per i naviganti in particolare indicazioni sui porti, fondali, servizi a terra, norme complementare alle carte nautiche obbligatorie in navigazione.

Prese a mare

Apertura del fasciame dell'opera viva in cui sbocca il tubo di aspirazione di una pompa. Durante la navigazione tali pompe devono essere chiuse per impedire il riflusso dell'acqua.

Prua

Parte anteriore dell'imbarcazione

Pulpito

Ringhiera di sicurezza posta sia a poppa che prua.

Randa

Generalmente è la vela più grossa - vela di taglio - viene inferita all'albero nella parte superiore e al boma in quella inferiore.

Rotta

Deriva da latino *rupta* via aperta: è la direzione seguita da un'imbarcazione durante la navigazione. Mettere in rotta: portare la prua sulla rotta scelta; rotta di collisione: se non modificata è quella che potrebbe determinare una collisione con un altro natante.

Sartia

Deriva dal greco *exàrtia* attrezzatura della nave. Sono i cavi in acciaio che sostengono l'albero lateralmente e da prua e ne attutiscono gli sforzi.

Sassola o gottazza

Grossa mestola usata per raccogliere l'acqua entrata in un'imbarcazione e ributtarla a mare.

Scotta

Cavo di manovra collegato all'angolo della vela - da cui prende il nome, esempio scotta della randa, del fiocco, eccetera - che serve per tenerla distesa al vento.

Sentina

Parte inferiore e interna dello scavo dove si raccolgono le acque di scolo. La pompa di sentina consente che venga tenuta asciutta.

Sgottare

Togliere l'acqua dalla sentina.

Skipper

Deriva dall'inglese *skip* nave: il Comandante a bordo di barche a vela.

Spinnaker

O, più comunemente SPI, vela di prua colorata e a forma di pallone e per andature portanti.

Strambare

Far passare il boma da un bordo all'altro con il vento in poppa.

Strozzare

Arrestare lo scorrimento di una cima o di una catena anche mediante un meccanismo a leva chiamato strozzatoio.

Tambucio

Copertura scorrevole che protegge dall'acqua e dal vento l'accesso al ponte scoperto.

Terzarolo

Ciascuna delle parti della vela che può venire ripiegata - così da diminuirne la superficie esposta al vento - mediante piccole funi cucite sulla vela stessa e dette matafioni.

Traverso

Andatura col vento a 90°.

Trinchetto

Il primo albero da prua in un veliero a tre alberi su cui viene issata una vela detta di trinchetto.

Virare

Cambiare direzione, manovrando le vele in modo che l'imbarcazione prenda vento dal lato opposto.

Winch o verricello

Piccolo argano - che ruota in un solo senso - che consente di svolgere le principali manovre e regolare la tensione delle cime che vi si applicano.

Zavorra

Deriva dal latino *saburra/sabulum* sabbia. I pesi imbarcati che determinano la stabilità dell'imbarcazione e ne possono correggere l'assetto.

