



MANUALE DI AVVIAMENTO ALLA VELA

WWW.MAREAVELA.IT



*“Non posso cambiare la direzione del vento ma posso sistemare le vele
in modo da poter raggiungere la mia destinazione”*

Jimmy Dean

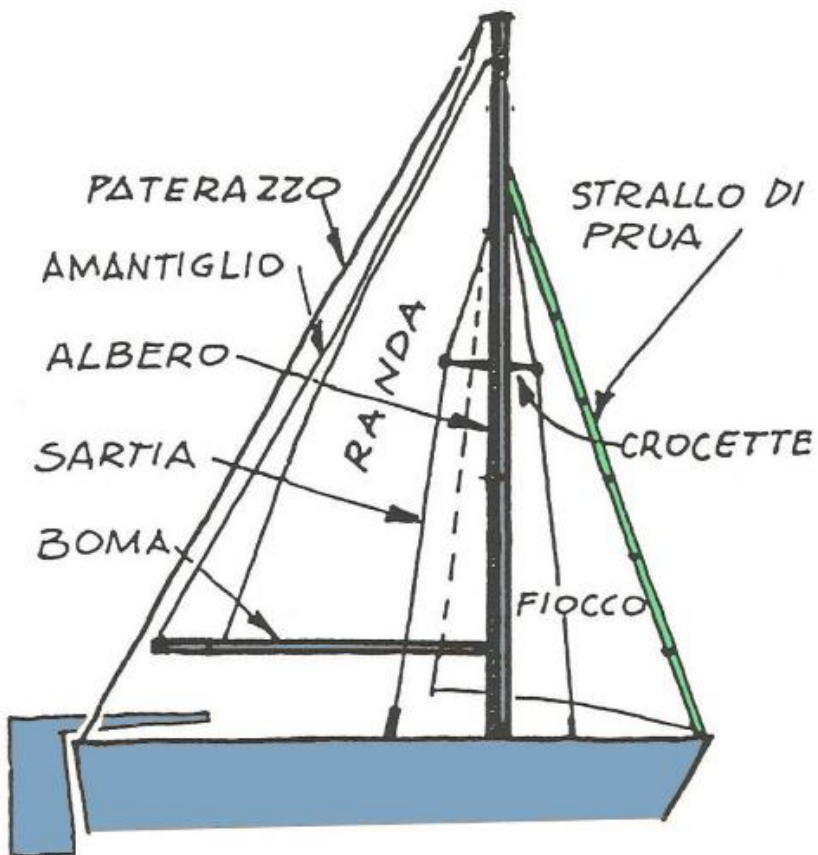
INDICE

LA BARCA	pag.	4
IL VENTO	“	6
LA ROSA DEI VENTI	“	7
SOPRAVVENTO E SOTTOVENTO	“	8
LE MURA	“	9
LE ANDATURE	“	10
ORZARE E POGGIARE	“	11
VIRATA IN PRUA	“	12
VIRATA IN POPPA o STRAMBATA o ABBATURA	“	13
BORDEGGIO	“	14
REGOLAZIONE DELLE VELE	“	15
RIDUZIONE DI VELATURA – LA MANO DI TERZAROLI	“	16
LA PANNA	“	18
COGLIERE (ADUGLIARE) E LANCIARE UNA CIMA	“	19
I NODI MARINARI	“	20
LE MANOVRE CORRENTI	“	22
UN ALTRO PO' DI LESSICO	“	23
CHI SIAMO? UN PO' DI NOI...	“	26



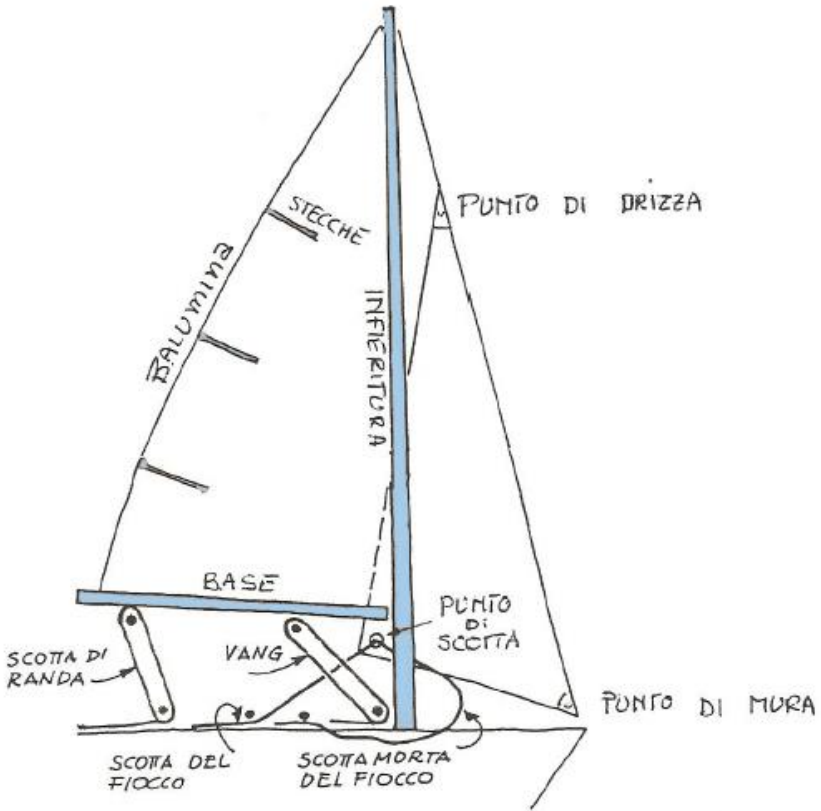
LA BARCA

Il linguaggio della nautica è una lingua straniera, ogni oggetto o manovra ha un nome specifico. Ogni termine è univoco e, per quanto strano o buffo, identifica senza possibilità di errore ciò di cui si parla. E' bene fin dal principio imparare i termini più usati, con l'esperienza se ne potranno acquisire molti altri.



MARE A VELA

Quando si è in equipaggio è essenziale, per una corretta e veloce esecuzione delle manovre, passare ordini e informazioni in modo inequivoco utilizzando la terminologia adatta.





IL VENTO

Il punto chiave per andare in barca a vela è sapere da dove viene il vento. Può sembrare una cosa semplice, ma ti scoprirai spesso a guardarti attorno senza capirne la provenienza.



Anche se il flusso d'aria è di per sé invisibile, lascia tracce osservabili che ci aiuteranno a stabilirne la direzione di provenienza. Guardati attorno alla ricerca di segnali, la bandiera di una nave, il fumo di una ciminiera, la direzione delle onde sull'acqua. Chiediti spesso: *“da dove viene il vento?”* Con un po' di esperienza lo sentirai fischiarti nelle orecchie e accarezzarti la pelle.

LA ROSA DEI VENTI

La Rosa dei Venti è una stella a 16 punte che indica i punti cardinali e i nomi dei venti a seconda delle direzioni da cui provengono. Il centro della stella per gli antichi romani era posizionato al centro del mediterraneo, per i greci nell'isola di Zante.

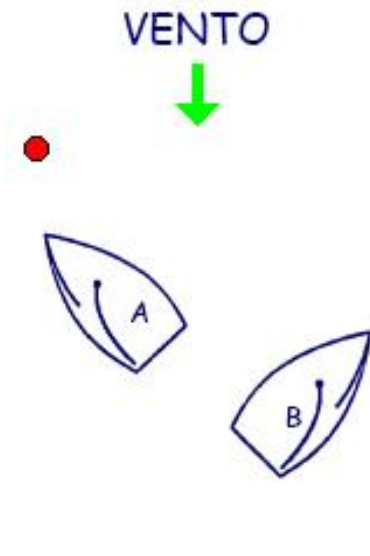




SOPRAVENTO E SOTTOVENTO

Ora che sappiamo da dove viene il vento possiamo capire un altro principio fondamentale. E' sopravvento tutto ciò che viene colpito prima dal vento, è sottovento tutto ciò che viene colpito dopo.

Il concetto di sopravvento e sottovento è un concetto relativo rispetto ad un punto di riferimento. Si è sopravvento o sottovento rispetto a qualcosa.



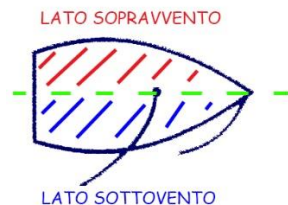
La boa rossa è sopravvento alle due barche e alla boa blu

La barca A è sopravvento alla barca B e alla boa blu ed è sottovento rispetto alla boa rossa

La barca B è sottovento alla barca A e alla boa rossa ed è sopravvento alla boa blu

La boa blu è sottovento alla boa rossa e alle due barche

La barca stessa ha sempre un fianco sopravvento (quello colpito prima dal vento) e un fianco sottovento.

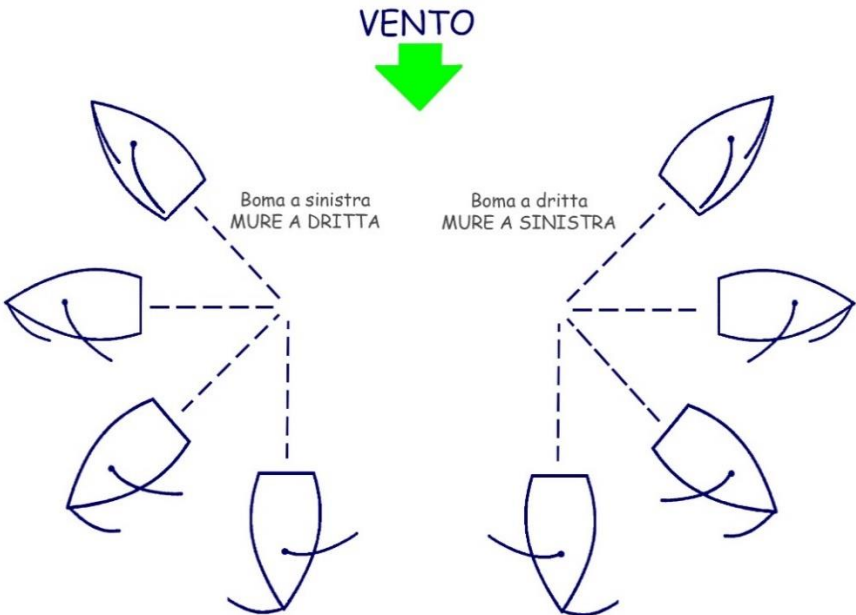


LE MURA

Mura è un termine nautico che indica il lato della barca a vela da cui arriva il vento. Si parla di:

- **Mura a dritta:** quando il vento soffia sul lato destro, il boma si trova quindi a sinistra
- **Mura a sinistra:** quando il vento soffia sul lato sinistro, il boma si trova quindi a destra

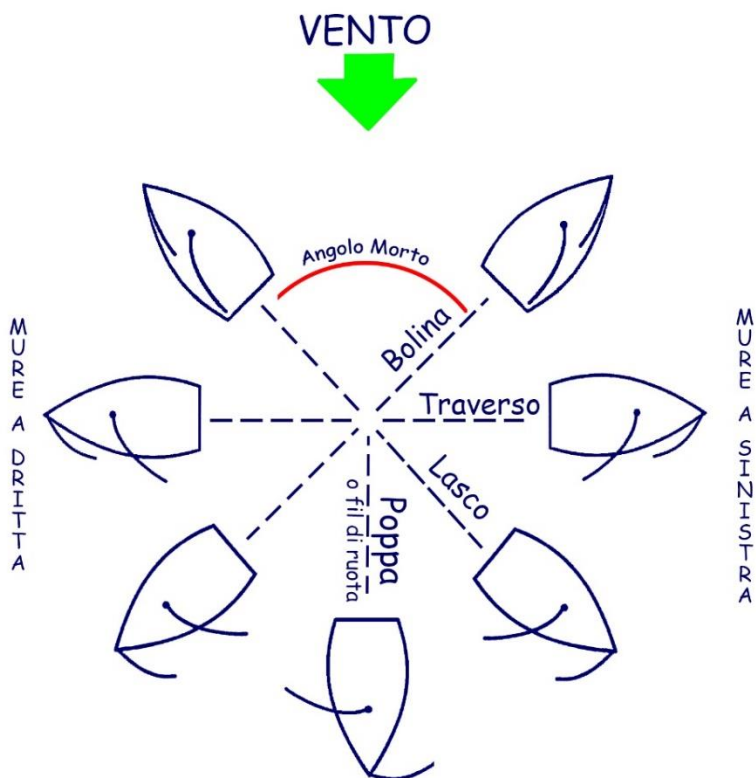
Il lato sopravvento di una barca è quello che per primo è colpito dal vento. Una barca naviga con le mura a dritta o con le mura a sinistra a seconda di qual è il suo lato sopravvento.





LE ANDATURE

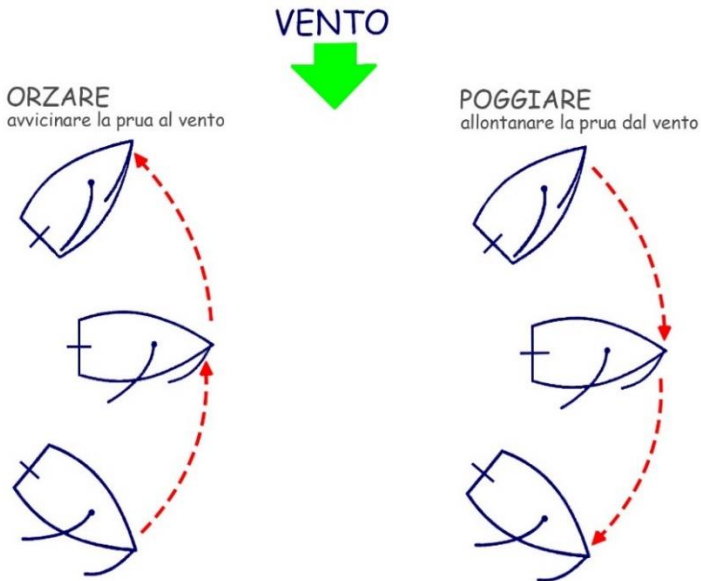
L'andatura è il modo di procedere di una barca a vela in relazione all'angolo che il vento forma rispetto allo scafo. Le principali andature sono bolina (bolina stretta, bolina, bolina larga), traverso, lasco (lasco e gran lasco), poppa.



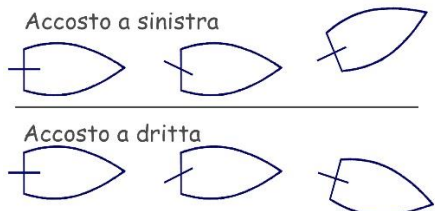
ORZARE E POGGIARE

Per navigare a vela è essenziale capire la propria posizione nei confronti del vento di cui è essenziale conoscerne la provenienza in ogni istante.

- La barca a vela che porta la prua verso il vento ORZA.
- La barca a vela che porta la prua lontano dal vento POGGIA



Si usa il termine ACCOSTARE quando si utilizza il timone per indirizzare la prua nella direzione voluta.



Non necessariamente orzare o poggiare sono conseguenza dell'uso del timone. Se orzo o poggio usando il timone, allora sto anche accostando.



VIRATA IN PRUA

La virata è un cambio di direzione con cambio di mura ottenuto attraversando il vento con la PRUA.

Punti chiave:

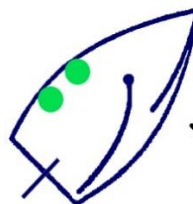
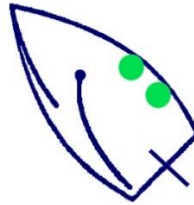
- DA BOLINA A BOLINA
- VELOCITA'
- COMUNICAZIONE

Le vele vanno mantenute a segno durante l'interna manovra.

La velocità ci permette di attraversare l'angolo morto con l'abbrivo.

Attenzione ai pesi, la barca deve essere piatta.

VENTO



"Pronti alla vira"
"Prontii!"
"Viro"

Attenzione: una virata veloce non è una virata frettolosa!

VIRATA IN POPPA o STRAMBATA o ABBATTUTA

La strambata è un cambio di direzione con cambio di mura ottenuto attraversando il vento con la POPPA.

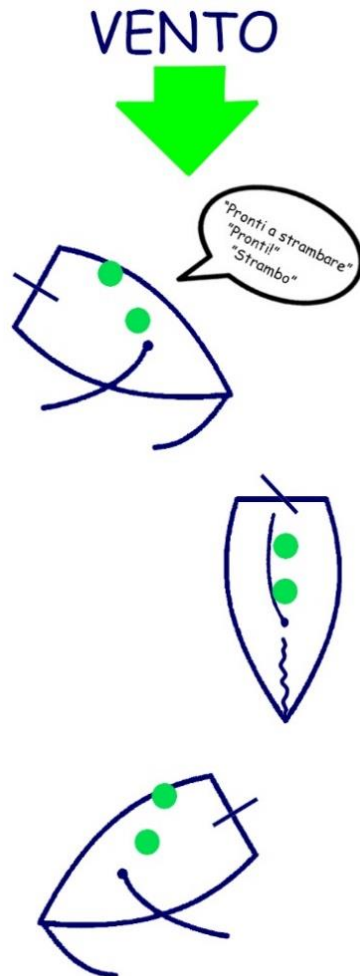
Punti chiave:

- DA LASCO A LASCO
- VELOCITA'
- COMUNICAZIONE

Se la barca è veloce allora la randa è scarica.

Il timoniere deve riconoscere il fil di ruota e controllare il passaggio della randa.

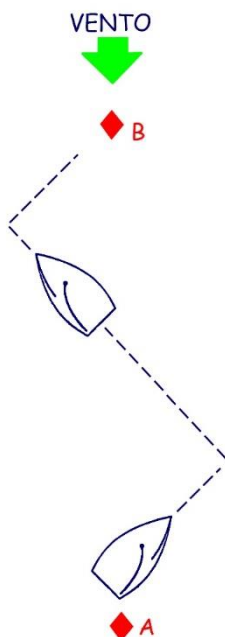
Attenzione ai pesi, la barca deve essere piatta.



Attenzione: una strambata veloce non è una strambata frettolosa!

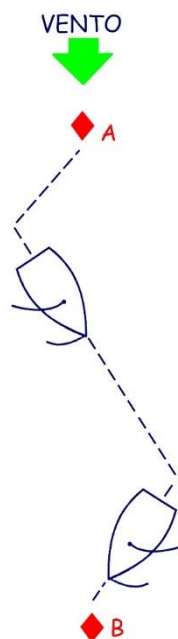


BORDEGGIO



Se vogliamo risalire il vento dal un punto sottovento (A) ad un punto sopravvento (B) che è posto all'interno dell'angolo morto, non possiamo seguire una rotta diretta come potremmo fare se avessimo una barca a motore. Possiamo navigare a vela facendo dei **bordi** di bolina, seguendo un percorso a zig-zag che si chiama **bordeggio** e facendo una virata ad ogni cambio di mura.

Anche scendendo sottovento può convenire fare bordi di lasco, per una navigazione più efficiente, anziché navigare dritti in poppa piena. Ogni cambio di bordo e di mura viene fatto con una strambata.



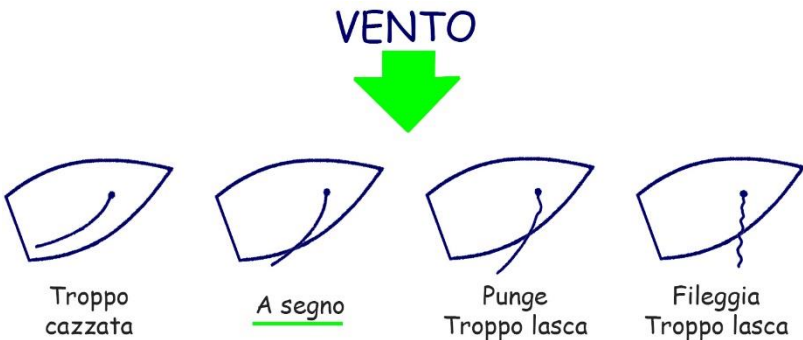
Un buon bordeggio ottimizza comfort e tempi della navigazione.

REGOLAZIONE DELLE VELE

Il vento varia continuamente, sia per intensità che per direzione. Cambia quindi continuamente l'angolo di incidenza con cui il vento colpisce le vele, ecco perché devono essere regolate continuamente. Cazzando o lasciando le scotte modifichiamo l'orientamento delle vele rispetto al vento. Anche modificando la rotta cambia l'angolo del vento, e quindi le vele vengono devono essere rimesse **a segno**.

Dalla bolina al lasco, in **regime laminare**, per regolare le vele:

- Mettersi in rotta
- Lascare fino a che la vela non punge
- Cazzare leggermente



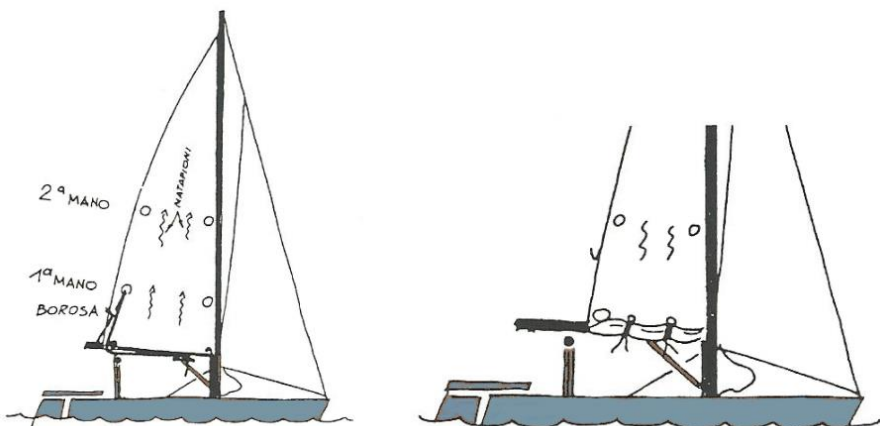
In gran lasco o poppa, in **regime turbolento**, la vela deve essere aperta il più possibile (90°) e diventa un ostacolo per il vento dando alla barca propulsione.





RIDUZIONE DI VELATURA – LA MANO DI TERZAROLI

Con l'aumentare dell'intensità del vento lo sbandamento della barca aumenta e la maneggevolezza diminuisce. Per mantenere un buon equilibrio in ogni condizione di vento e di mare può diventare necessario ridurre la superficie della vela esposta al vento. La riduzione di velatura può riguardare sia il fiocco (vela più piccola, rollare il fiocco) che la randa (randa svedese, mano di terzaroli).



Se abbiamo necessità di prendere la mano di terzaroli mentre siamo in navigazione, dobbiamo porre le condizioni per una manovra in sicurezza. Questi sono i punti chiave:

- Navigare di bolina larga. Impostare un'andatura che ci permetta di avere vele scariche e margini di manovra all'orza e alla poggia.
- Assicurarci di avere acque libere per tutto il tempo che sarà necessario e anche oltre per eventuali imprevisti
- Per scaricare la randa lasciare scotta, vang, cunningham. Cazzare l'amantiglio prima di lasciare la drizza

MARE A VELA

Le vele devono sempre essere adeguate alle condizioni di vento e di mare. Devono sempre essere regolate correttamente e devono avere una equilibrata superficie esposta al vento. Prendendo una mano di terzaroli si hanno diversi effetti sulle vele:

- Si diminuisce la superficie di tela esposta al vento
- Si abbassare il centro velico
- Si smagrisce la vela



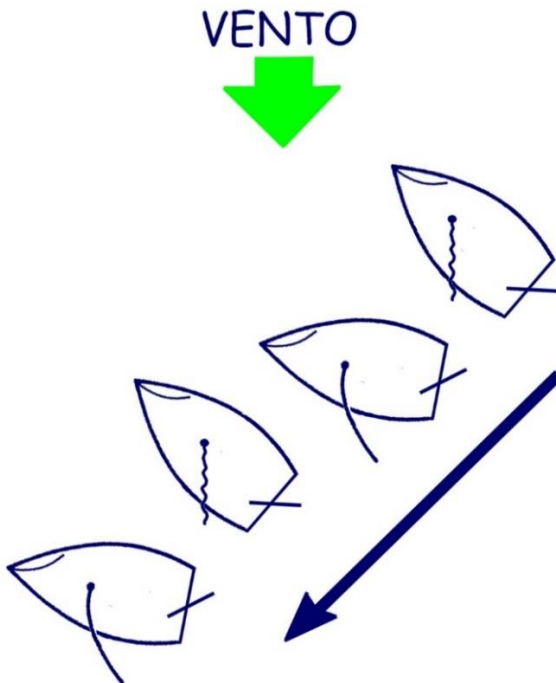


LA PANNA

La PANNA è un'andatura che permette di porre la barca in una condizione stabile di attesa, riducendo la velocità al minimo.

Punti chiave:

- FIOCCO A COLLO (fa abbattere la prua)
- RANDA LASCA (da un po' di velocità e spinge all'orza)
- TIMONE ALL'ORZA (spinge all'orza)



La barca scadrà sottovento, verificare di avere acque libere!

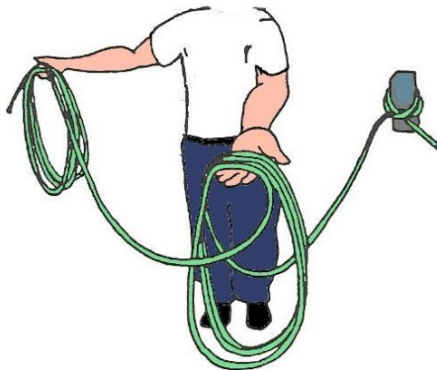
COGLIERE (ADUGLIARE) E LANCIARE UNA CIMA

Adugliare correttamente una cima significa tenerla in ordine e pronta all'uso. La mano sinistra sorregge la matassa di spire parallele, la mano destra forma volte in senso orario che abbiamo tutte la stessa lunghezza. Man mano che adugliamo, con il pollice e l'indice della mano destra togliamo le torsioni e gli arricciamenti che normalmente si formano.



ORDINE E' SICUREZZA!

Per lanciare una cima, dopo averla fissata, si prendono alcune spire nella mano destra e si tiene il resto della matassa sul palmo aperto della mano sinistra. Si fa oscillare il braccio indietro e poi avanti con forza, aiutandosi anche col busto e lanciando a 45° verso l'alto. Con un po' di pratica si riuscirà a lanciare la cima facendo in modo che si distenda come vogliamo.





I NODI MARINARI

I nodi hanno una grande importanza, la sicurezza della barca e quella dell'equipaggio spesso è legata alla qualità dei nodi usati. I nodi usati in barca e in marineria devono possedere tre caratteristiche fondamentali:

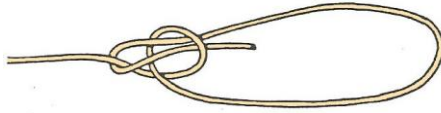
- Rapidi da fare
- Tenaci anche sotto grandi carichi e sforzi
- Facile da sciogliersi, anche dopo essere stati assucati fortemente e sottoposti a grandi tensioni

A seconda dello scopo per cui vengono realizzati, le principali categorie di nodi marinari sono:

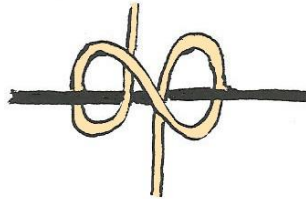
- Nodi di arresto: i nodi di arresto sono quelli che si praticano all'estremità di una cima per impedire che queste si sfilino da bozzelli, strozzatori
- Nodi di giunzione: questi nodi offrono la possibilità di allungare due cime. Normalmente si usano due cime di pari diametro, può capitare di usare due cime di diametro diverso. Occorre sempre considerare quale nodo è più adatto alle nostre esigenze
- Nodi ad occhio (gasse): questi nodi, detti anche gasse, sono delle asole chiuse realizzate all'estremità di una cima. Spesso si realizzano in mano e si usano poi per agganciare bitte o altre strutture di ormeggio
- Nodi di accorciamento: se una cima è troppo lunga per il nostro uso la tagliamo? Mai! Esistono nodi per accorciare una cima cosicché sia integra per futuri utilizzi
- Nodi di avvolgimento. Si utilizzano avvolgendo un oggetto con la cima (una galloccia, una draglia, ...) per fissare un oggetto.

La tradizione marinaia comprende tantissimi nodi. Dovendo cominciare da zero, vediamo i primi da imparare:

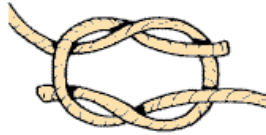
GASSA D'AMANTE: è la regina dei nodi marinari, ha molti utilizzi soprattutto per issare, congiungere, assicurare



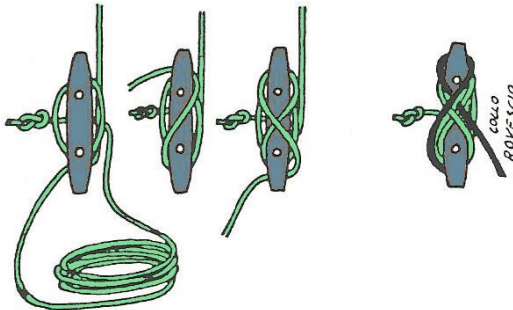
PARLATO: uno dei principali nodi di avvolgimento



NODO PIANO: per unire velocemente due cime di uguale spessore



NODO DI GALLOCCIA: ricorda 080 (zero-otto-zero) oppure rovescia l'ultimo passaggio sulla galloccia





LE MANOVRE CORRENTI

Sono l'insieme di cime che vengono usate durante la navigazione per la regolazione dell'albero e delle vele. Le principali manovre correnti sono:

Drizze cime che incocciate all'angolo di penna permettono di issare e ammainare le vele

Scotte permettono la regolazione delle vele cambiandone l'angolo di incidenza con il vento e la forma

Carrello di randa o **trasto** cambia l'angolo di incidenza della randa senza modificarne la forma. Si utilizza nelle andature portanti per aumentare l'apertura del boma e soprattutto di bolina, con l'aumentare del vento, si scarrella sottovento per diminuire l'effetto sbandante della randa senza cambiarne la forma con la scotta

Punto di scotta (carrello del fiocco) la sua regolazione è funzione della dimensione della vela di prua e del grasso che vogliamo darle, più è appruato più ingrassiamo la vela, più è appoppato più smagriamo la vela e **svergoliamo** la balumina

Vang o **ritenuta del boma** fondamentale nelle andature portanti perché trattiene il boma verso il basso

Cunningham regola la tensione dell'inferitura della randa

Tesabase regola la tensione della base della randa

Amantiglio: sostiene il boma durante le soste a vele ammainate o durante la presa di terzaroli

Paterazzo strallo di poppa che diviene manovra corrente nel momento in cui può essere regolato in navigazione. Viene cazzato per smagrire entrambe le vele in caso di rinforzo del vento. La sua regolazione flette l'albero che va ad "assorbire" il grasso della randa e mette in tensione lo strallo di prua, diminuendone la catenaria e conseguentemente smagrendone il fiocco

UN ALTRO PO' DI LESSICO

ABBRIVO inerzia dell'imbarcazione a continuare nel suo movimento anche quando è cessata la spinta propulsive del vento o del motore

ACQUA "*chiedere acqua*" significa chiedere a voce il diritto di precedenza

ADDUGLIARE raccogliere ordinatamente una cima

AMMAINARE calare una vela, una bandiera, ecc.

BATTAGLIOLA insieme dei candelieri e delle draglie

BECHEGGIO movimento di oscillazione longitudinale della barca

BOMA asta orizzontale collegata all'albergo su cui viene inferita la base della randa

BOROSA cima utilizzata nella manovra di riduzione di velatura per richiamare la bugna di una mano di terzaroli

BUGLIOLO secchio

BUGNA anella all'angolo di una vela, più propriamente l'angolo di scotta

BULBO pinna zavorrata sotto lo scafo per dare stabilità

CALUMO quando si ancora, è la parte sommersa della catena

CANDELIERE asta verticale che sostiene le draglie

CIMA corda

COPERTA superficie che ricopre e racchiude superiormente lo scafo

CAZZARE tirare a sé una cima

DARE VOLTA legare una cima ad un sostegno (bitta, anello, draglia) in modo che non si sciolga



DOPPINO far passare una cima attorno a una bitta, un anello o un qualsiasi oggetto, tenendo entrambi i capi. Usato in fase di ormeggio

DRAGLIA cavetto teso tra i vari candelieri per impedire cadute accidentali fuori bordo

FALCHETTA nelle barche a remi è il bordo superiore dello scafo dove si ricavano gli scalmi per i remi

FILARE lascare

GALLOCCIA maniglia fissata alle pareti a forma di pi greco su cui viene data volta una cima d'ormeggio

GARROCCIO moschettone che viene applicato sul bordo di inferitura per inferire (ingarrocciare) la vela allo strallo

GAVITELLO piccola boa che segnala la presenza di un corpo morto o un'ancora cui è legata da una cima o catena

INFERIRE inserire l'inferitura della vela nell'apposita canaletta

LASCARE lasciar scorrere una cima senza perderne il controllo

LINEA DI GALLEGGIAMENTO linea di separazione tra la parte di scafo immerso (opera viva) e quello emerso (opera morta)

MATAFIONE cimetta utilizzata per legare la vela dopo aver preso una mano di terzaroli

OPERA MORTA le parti della barca non a contatto con l'acqua perchè si trovano sopra la linea di galleggiamento

OPERA VIVA parte dello scafo immersa

PATERAZZO strallo di poppa

PENNA parte alta della vela dove si incoccia la drizza

POPPIA parte posteriore della barca

PRUA parte anteriore della barca

PUNTO DI MURA angolo in cui la vela è fissata alla barca

PUNTO DI PENNA angolo in cui si incoccia la drizza per issare la vela

PUNTO DI SCOTTA angolo della vela in cui si lega la scotta

RANDA vela di forma triangolare issata a poppavia dell'albero

REFOLO raffica di piccola intensità alternata a vento debole o calma

ROLLIO movimento ritmico di oscillazione trasversale della barca

SARTIA cavo di acciaio che sostiene l'albero e impedisce la flessione laterale

SBANDAMENTO inclinazione della barca per azione del vento

SCOTTA cima utilizzata per regolare la vela

SCUFFIARE sbandamento eccessivo di una deriva al termine del quale la barca ha l'albero in acqua

SMAGRIRE appiattare maggiormente la vela

STRAORZARE movimento violento della barca che, fortemente sbandata, si porta involontariamente e bruscamente all'orza

STRAPOGGIA movimento incontrollato della barca che bruscamente si porta alla poggia, può essere pericolosa perché può provocare una strambata incontrollata con rovinoso passaggio involontario del boma

STRINGERE IL VENTO mantenere un'andatura di bolina cercando progressivamente di ridurre l'angolo

TERZAROLARE diminuire la superficie della vela esposta al vento ammainandone solo una parte

TESARE cazzare



CHI SIAMO? UN PO' DI NOI...

Siamo un'associazione sportiva dilettantistica senza scopo di lucro, nata dalla gioia di alcuni amici nel condividere la propria passione comune e cresciuta con la conoscenza di nuovi amici.



Il nome **MARE A VELA asd.** svela lo scopo per il quale siamo nati: trasmettere la passione per il mare e per la vela.

Promuovere il mare e le attività marinaresche, avviare alla vela, trasmettere i valori per lo sport, favorire aggregazione e turismo sociale sono tutti buoni metodi per migliorare il proprio benessere psicofisico.

Mare a Vela asd è un'associazione dinamica, vivace e aggregante dove i soci possono condividere e praticare la passione per sport in amicizia.



DIVENTA SOCIO

MARE A VELA

Organizziamo week end di avviamento alla vela, corsi di marineria e settimane di crociera in Italia e nel Mediterraneo. Per le nostre navigazioni utilizziamo sia barche a vela che catamarani.



L'attività in deriva e piccoli cabinati è organizzata collaborando con l'Associazione **Amici del Mare** di Bellaria dove sono possibili attività di mezza giornata e corsi di avviamento alla vela.



Non c'è sport che offra una maggiore varietà di emozioni, di esperienze, di destinazioni e di occasioni per socializzare.

MARE A VELA

associazione sportiva dilettantistica

WWW.MAREAVELA.IT



334.3503791



mareavelaasd



mareavelaasd