

I° Corso Sperimentale
di vela latina

Marina di Pisciotta (Sa) 3-5 Dicembre 2010

Appunti propedeutici alle prove in mare



a cura di:
Giancarlo Antonetti
Asso Vel'a Tarchia, Sorrento.



1200 -- Tarchia



T R A D I Z I O N I

LA MANOVRA CON LA VELA LATINA

*Tutti i segreti per portare uno scafo con questo armo tradizionale.
Le andature alla "buona mano" e alla "cattiva mano". Come
eseguire la strambata con vento teso*

L'articolo che segue è tratto da un testo francese del 1897 di Jules Vencc intitolato Imbarcations à voilure latine. Questa interessante opera, unica nel suo genere, tratta della conduzione e della manovra di questo armo tipicamente mediterraneo, riferendosi in particolare a piccole imbarcazioni tra i cinque e i dieci metri, armate con un solo albero e usate nel secolo scorso lungo le coste provenzali per la pesca e il servizio ai porti.



La velatura latina, nonostante la semplicità del suo armamento, necessita, per la sua manovra, di una certa esperienza.

Se con brezze leggere chiunque, con un minimo di conoscenza, può manovrare facilmente una vela latina, non bisogna dimenticare che con venti tesi e con il cattivo tempo questo tipo di velatura può diventare pericolosa in mani inesperte. Da questo deriva il noto detto degli anziani pescatori provenzali che, riferendosi alla vela latina, usavano dire ai principianti: "Si tu ne me connais pas ne me touche pas". ("Se tu non mi conosci non mi toccare".)

La diffusione della vela latina anche tra i diportisti ci consente di asserire che forse quel detto è un po' eccessivo e che per la semplicità di armamento del sistema latino l'esperienza è relativamente facile da acqui-

sire. Tutto questo è dimostrato dal numero sempre crescente di armatori che navigano con questo tipo di velatura.

Con la vela latina, alle varie andature (di bolina, al traverso e in poppa) si può navigare in due modi:
- alla "buona mano" (alla dritta);
- alla "cattiva mano" (di dosso).

Quando la vela si trova sottovento rispetto all'albero si dice che si naviga alla "buona mano"; invece, quando la vela poggia contro l'alberatura, ossia la vela è sopravvento a questa, si dice che si naviga alla "cattiva mano" o "di dosso".

Con la vela latina, quando si naviga alla "buona mano", è necessario manovrare contemporaneamente la scotta, che orienta la vela, e il *carro di prua* (od orza davanti) che regola la posizione dell'antenna.

Quando la vela porta contro l'albero, alla "cattiva mano", la scotta può restare cazzata quando si orienta l'antenna con il *carro* sia alle andature lasche sia in poppa, navigando con brezze o venti medio leggeri.

Qui di seguito si danno alcune nozioni di base sulle varie manovre che si eseguono normalmente su di una imbarcazione armata a vela latina e che consistono in:

- armare la vela;
- issare l'antenna;
- regolare la vela e l'antenna alle varie andature;
- imbrogliare la vela;

- ammainare l'antenna;
- serrare e prendere i terzaroli;
- virare e strambare.

Armare la vela

Per armare la vela sull'antenna, questa deve essere ammainata poco al di sopra del ponte, sostenuta dalla drizza e trattenuta dal *carro di prua* (od orza davanti), in modo che l'estremità della penna non tocchi l'acqua fuori bordo. Si comincia con l'incappellare la gassa del punto di mura nella parte terminale anteriore dell'antenna, il *carro*, quindi si fissa l'estremità superiore della vela alla penna.

I pescatori e i piloti di porto in Provenza, armando spesso la vela in mare o di notte, trovano più semplice incappellare all'estremità della penna un corno, opportunamente forato per il passaggio di una borosa, che poi viene fissata più avanti sull'antenna.

Le imbarcazioni da diporto, le "barquettes", i gozzi e in generale i piccoli battelli passano il tirante della vela in un semplice anello fissato all'estremità della penna.

Si tende quindi la ralinga e si fissa il tirante all'antenna stessa. A questo punto non rimane, per completare, che legare gli appositi matafioni della vela all'antenna.

Issare l'antenna

Una volta fissata la vela sull'antenna si può issare, o lasciando libera la vela stessa con la scotta in bando, o con la vela imbrogliata sull'antenna.

Quando la vela è lasciata libera, si fissa provvisoriamente il carro di prua; senza questa precauzione il carro (estremità anteriore dell'antenna) si solleverà oltre la penna (estremità posteriore dell'antenna) e la vela sarà rovesciata dall'alto in basso.

Se si issa la vela preventivamente imbrogliata - cosa che si fa il più delle volte - si fissa il punto di scotta (della vela) sull'antenna con un nodo fatto con la scotta stessa; l'estremità della scotta pende a piè d'albero e non rimane, al momento opportuno, che tirarla verso il basso perché il nodo si scioglia e la vela cada.

Quando si issa la vela in navigazione al lasco o in poppa, con vento fresco e senza la possibilità di imbrogliarla preventivamente, è assolutamente necessario lasciare la scotta in bando.

Regolazione dell'antenna e della vela alle varie andature

Bolina - Di bolina la scotta è cazzata e l'osta è in bando fissata provvisoriamente alla

trozza, a portata di mano.

Il carro di prua e quello di poppa sono cazzati, ma non "a ferro", soprattutto se la vela porta contro l'albero, cioè alla "cattiva mano".

La funzione del carro di poppa (orza a poppa), nell'andatura di bolina è quella di alleggerire il bordame della vela. Non bisogna però che il carro di poppa sia troppo cazzato perché in questo caso la vela batte male e non è possibile cazzare ulteriormente la scotta.

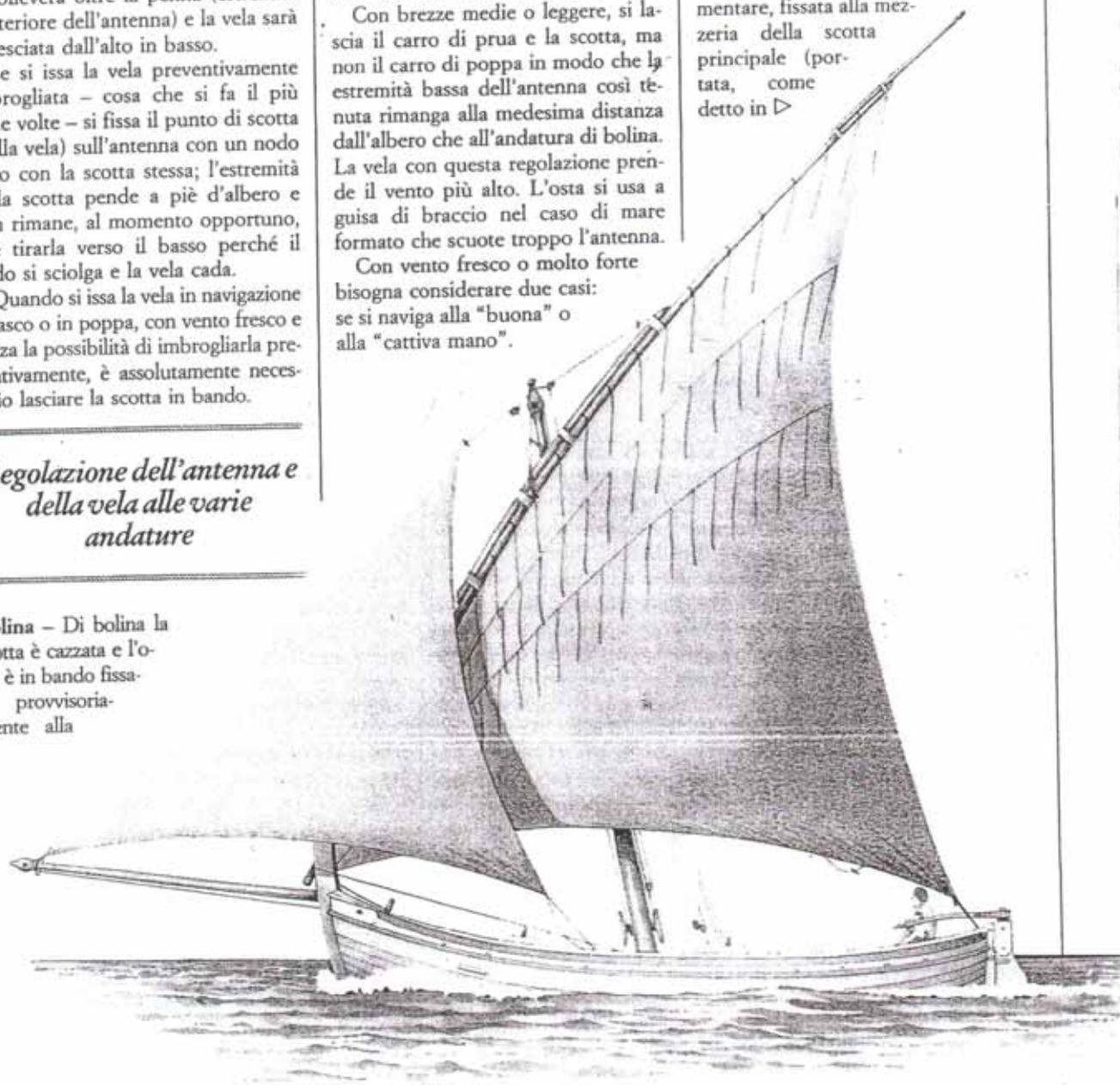
Lasco - La vela latina nelle andature al lasco si orienta in vari modi a secondo della forza del vento.

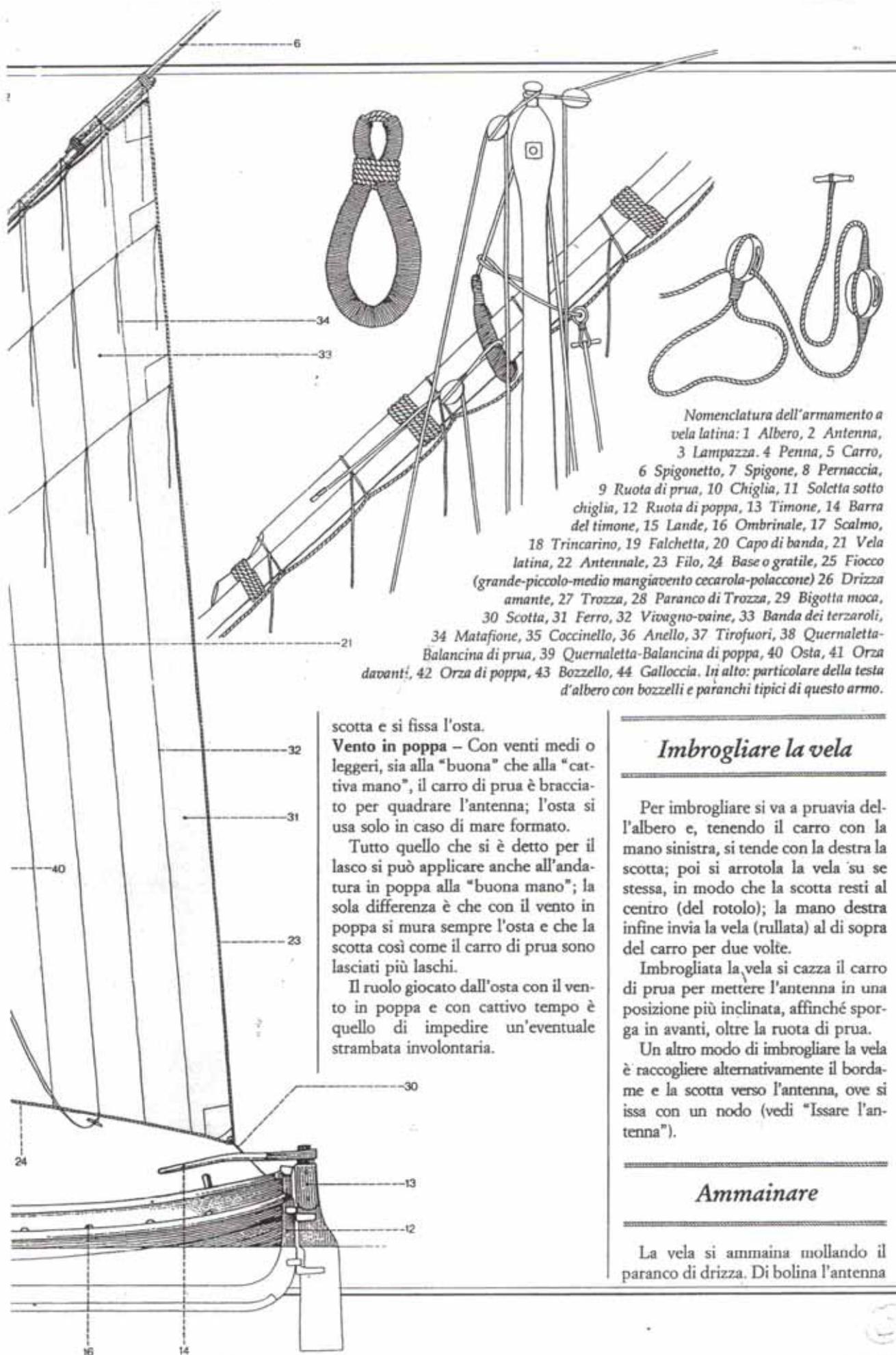
Con brezze medie o leggere, si lascia il carro di prua e la scotta, ma non il carro di poppa in modo che l'estremità bassa dell'antenna così tenuta rimanga alla medesima distanza dall'albero che all'andatura di bolina. La vela con questa regolazione prende il vento più alto. L'osta si usa a guisa di braccio nel caso di mare formato che scuote troppo l'antenna.

Con vento fresco o molto forte bisogna considerare due casi: se si naviga alla "buona" o alla "cattiva mano".

Alla "buona mano" si lascia il carro di prua, si toglie la scotta dal cazzascotte posto a poppavia e la si mura saldamente al banco posto immediatamente dietro quello dell'albero, mentre il carro di poppa viene passato al di fuori del paranco di trozza per fissarlo sul bordo al vento dell'imbarcazione. L'osta è portata a poppavia e convenientemente cazzata per bloccare l'antenna.

Le barche che praticano la pesca con le reti a strascico navigano spesso con questa andatura; esse armano anche, in alcuni casi, una scotta supplementare, fissata alla mezzeria della scotta principale (portata, come detto in ▷





Nomenclatura dell'armamento a vela latina: 1 Albero, 2 Antenna, 3 Lampazza, 4 Penna, 5 Carro, 6 Spigonetto, 7 Spigone, 8 Pernaccia, 9 Ruota di prua, 10 Chiglia, 11 Soletta sotto chiglia, 12 Ruota di poppa, 13 Timone, 14 Barra del timone, 15 Lande, 16 Ombrinale, 17 Scalm, 18 Trincarino, 19 Falchetta, 20 Capo di banda, 21 Vela latina, 22 Antennale, 23 Filo, 24 Base o gratile, 25 Fiocco (grande-piccolo-medio mangiavento cecarola-polaccone) 26 Drizza amante, 27 Trozza, 28 Paranco di Trozza, 29 Bigotta moca, 30 Scotta, 31 Ferro, 32 Vivagno-vaine, 33 Banda dei terzaroli, 34 Matafione, 35 Coccinello, 36 Anello, 37 Tirofuori, 38 Quernaletta-Balancina di prua, 39 Quernaletta-Balancina di poppa, 40 Osta, 41 Orza davanti, 42 Orza di poppa, 43 Bozzello, 44 Galloccia. In alto: particolare della testa d'albero con bozzelli e paranchi tipici di questo armo.

scotta e si fissa l'osta.

Vento in poppa - Con venti medi o leggeri, sia alla "buona" che alla "cattiva mano", il carro di prua è bracciato per quadrare l'antenna; l'osta si usa solo in caso di mare formato.

Tutto quello che si è detto per il lasco si può applicare anche all'andatura in poppa alla "buona mano"; la sola differenza è che con il vento in poppa si mura sempre l'osta e che la scotta così come il carro di prua sono lasciati più laschi.

Il ruolo giocato dall'osta con il vento in poppa e con cattivo tempo è quello di impedire un'eventuale strambata involontaria.

Imbrogliare la vela

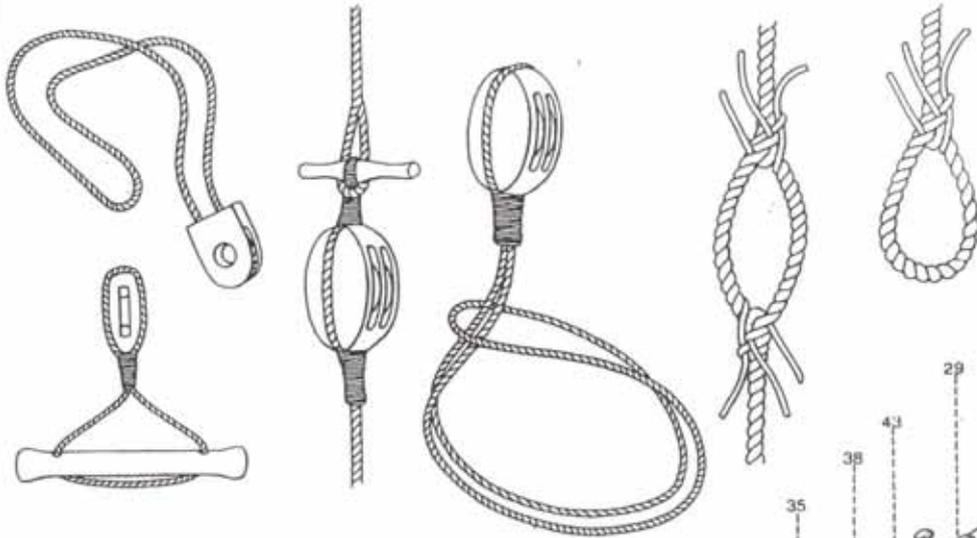
Per imbrogliare si va a pruvia dell'albero e, tenendo il carro con la mano sinistra, si tende con la destra la scotta; poi si arrotola la vela su se stessa, in modo che la scotta resti al centro (del rotolo); la mano destra infine invia la vela (rullata) al di sopra del carro per due volte.

Imbrogliata la vela si cazza il carro di prua per mettere l'antenna in una posizione più inclinata, affinché sporga in avanti, oltre la ruota di prua.

Un altro modo di imbrogliare la vela è raccogliere alternativamente il bordame e la scotta verso l'antenna, ove si issa con un nodo (vedi "Issare l'antenna").

Ammainare

La vela si ammaina mollando il paranco di drizza. Di bolina l'antenna



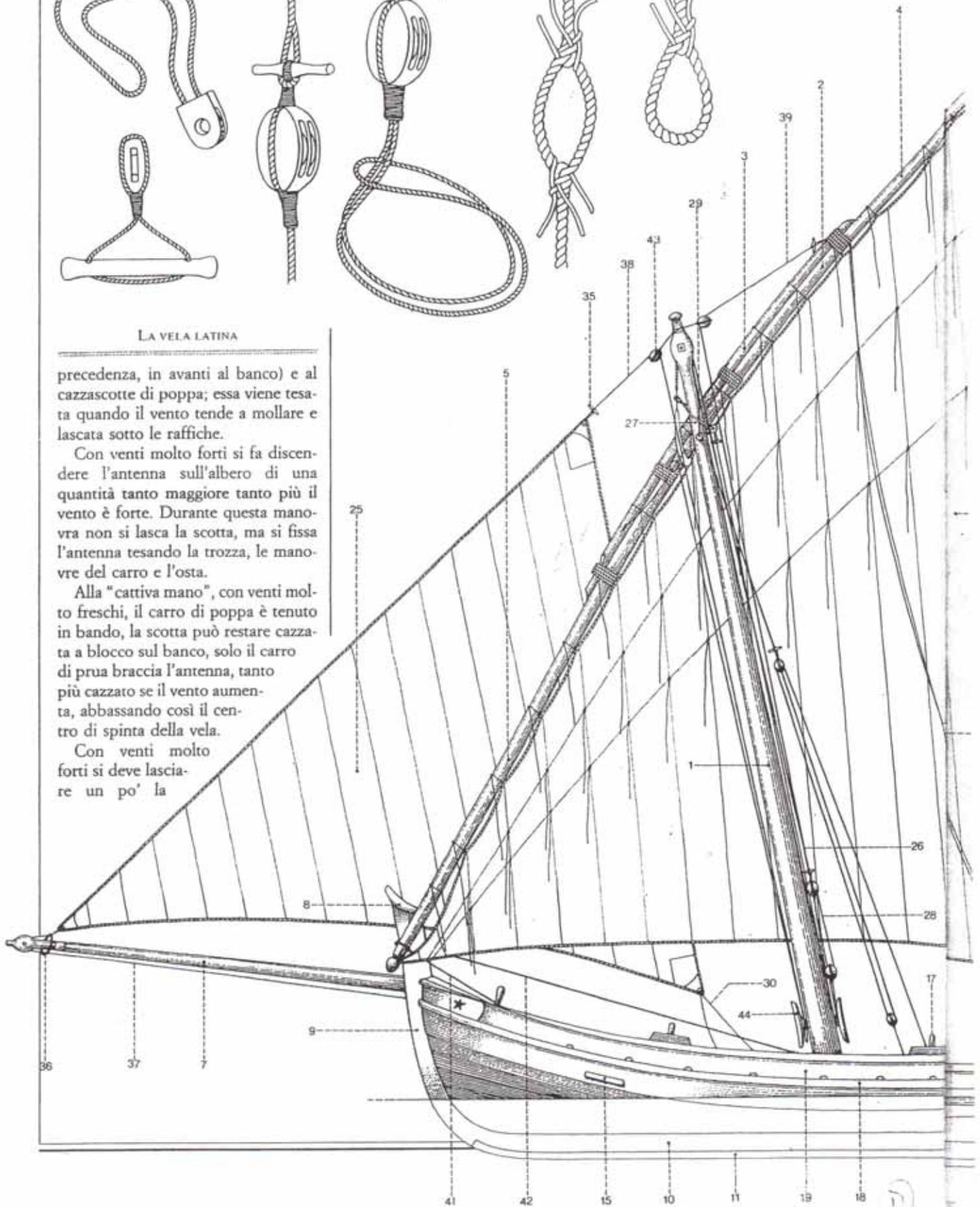
LA VELA LATINA

precedenza, in avanti al banco) e al cazzascotte di poppa; essa viene tesata quando il vento tende a mollare e lasciata sotto le raffiche.

Con venti molto forti si fa discendere l'antenna sull'albero di una quantità tanto maggiore tanto più il vento è forte. Durante questa manovra non si lascia la scotta, ma si fissa l'antenna tesando la trozza, le manovre del carro e l'osta.

Alla "cattiva mano", con venti molto freschi, il carro di poppa è tenuto in bando, la scotta può restare cazzata a blocco sul banco, solo il carro di prua braccia l'antenna, tanto più cazzato se il vento aumenta, abbassando così il centro di spinta della vela.

Con venti molto forti si deve lasciare un po' la



REGATA DELLA VELA LATINA: NORME DI AMMISSIONE E REGOLAMENTO DI GARA

Stabilire delle regole certe per una gara unica nel suo genere ha rappresentato, nel corso delle passate edizioni, un'esperienza affascinante ma certamente non semplice.

Superati i facili entusiasmi della prima edizione (12 imbarcazioni iscritte), si è dunque provveduto a elaborare un regolamento sempre più definito che oggi rappresenta la migliore garanzia che le quaranta e più imbarcazioni partecipanti all'ultima edizione della regata corrispondano effettivamente alla più schietta tradizione marinara mediterranea.

Fermo restando l'utilizzo del legno come unico materiale da costruzione, quattro constatazioni hanno portato alla definizione dell'attuale regolamento:

- 1) la necessità di definire con precisione le caratteristiche degli scafi e dell'armamento;
- 2) la suddivisione in classi secondo la lunghezza e la forma degli scafi;
- 3) la necessità di una formula di compenso.

Il primo punto, il più importante, è stato anche il più discusso. In questo caso infatti la grande competitività potrebbe anche suggerire delle modifiche alle barche tali da snaturarne completamente le caratteristiche tradizionali così come sono state definite grazie a un'indagine storica e sentite le testimonianze dei più validi carpentieri.

Ecco allora, accanto alla regola che prevede la costruzione "a madieri e sta-

minali", una serie di norme destinate a vietare modifiche alla chiglia originaria con precise misure (altezza massima 20 cm) o impedire timoni basculanti, tangoni, strozzascotte a pinza e simili sotterfugi. A bordo delle imbarcazioni concorrenti non devono esistere i sofisticati aiuti meccanici alla forza muscolare ai quali la vela moderna ci ha abituato.

Lo scafo che queste regole definiscono è una tipica barca da pesca (adattissima tuttavia anche per il diporto) spinta dalla vela, dai remi o dal motore, in grado, grazie al pescaggio quasi inesistente, di essere alata in una qualsiasi spiaggia.

Sulle caratteristiche dell'armamento, invece, si è preferito non scendere in particolari; l'esperienza di questi anni ha insegnato che esiste un taglio ottimale (guarda caso il più simile alle vele latine raffigurate nelle vecchie fotografie dei primi del secolo) dal quale non conviene discostarsi: chi ha tentato di cucire vele latine assai vicine ai moderni tagli Marconi è andato incontro a delusioni, mentre chi ha tagliato e cucito seguendo le più antiche tradizioni ha finito per ottenere vele competitive.

Riguardo al secondo punto, le notevoli differenze fra gli scafi, tutti, rigorosamente artigianali, hanno imposto la suddivisione in tre classi e cioè:

- gozzi superiori ai sette metri di lunghezza (classe A), imbarcazioni a poppa rastremata prevalentemente da diporto;
- gozzi inferiori a sette metri, tipiche

imbarcazioni da pesca, spesso d'epoca; - lance a poppa quadra, generalmente non più lunghe di sette metri.

Tuttavia la divisione in classi non faceva completamente giustizia della effettiva differenza di prestazioni fra gli scafi. Durante la quarta edizione si decise di varare una formula di compenso che negli anni a seguire venne ulteriormente perfezionata. L'attuale compenso tiene conto di alcune misure come la lunghezza e la larghezza degli scafi e la superficie velica. È una formula piuttosto semplice che tende a porre sullo stesso piano gli scafi più larghi e pesanti e quelli più leggeri e manovrabili. Si sta studiando la possibilità di favorire le vele in cotone rispetto a quelle in materiali sintetici, mentre nessun abbuono è previsto per l'età: le classifiche hanno infatti dimostrato l'effettiva superiorità di alcune imbarcazioni d'epoca che non potrebbero essere ulteriormente avvantaggiate. Il segreto di queste barche sta nell'essere nate in un'epoca nella quale lo scafo veniva "pensato" in funzione della vela, dal momento che i motori marini erano appena agli albori. Oggi qualsiasi carpentiere deciso a ottenere ex novo una barca vincente dovrebbe rifarsi (come già accade a Stintino) alle linee degli scafi più antichi. Costruire il nuovo attraverso l'antico costituisce dunque il risultato più importante ottenuto dalla Regata della Vela Latina.

di Piero Ajello

1990

LA VELA LATINA

scende senza problemi, purché siano lasciati il carro di poppa e la scotta.

È preferibile, quando è possibile, ammainare alla "buona mano", a causa della tendenza che ha la vela a poggiarsi contro l'albero quando si naviga alla "cattiva mano".

Al lasco, quando si ammaina alla "buona mano", per evitare che la vela vada in acqua, è necessario recuperare l'osta, portando l'antenna a bordo e contemporaneamente imbrogliando la vela.

Ammainare in "caccia" è ammainare con il vento in poppa servendosi, come al lasco, dell'osta per riportare l'antenna nell'asse della barca. In tutti i casi l'osta ha la funzione di un alabasso.

Una piccola forca (forchetta), fissata

sul bordo a poppavia, serve ad appoggiarvi la penna quando l'antenna è ammainata sul ponte dell'imbarcazione.

Prendere i terzaroli

Con la vela latina i terzaroli si possono prendere in due modi, a secondo che l'antenna sia costituita da due spezzoni sovrapposti (il carro e la penna) o da un solo unico pezzo rastremato alle estremità, come si usa normalmente sulle piccole barche.

Nel primo caso, ossia nelle grandi imbarcazioni da pesca al largo e da cabotaggio, ove normalmente si ha a disposizione un più numeroso equipaggio, si ammaina l'antenna sul ponte, si slegano nel tempo stesso i matafioni

della vela, il bragotto e le legature che fissano la sovrapposizione del carro e della penna, facendoli scorrere l'uno sull'altro e quindi accoppiandoli nuovamente in modo che la lunghezza complessiva dell'antenna sia pari a quella dell'inferitura della vela sulla posizione della mano di terzaroli che si vuole dare. Si passa il tirante della vela nell'apposito occhiello posto all'estremità della mano di terzaroli, ripiegando su se stessa la parte di vela che rimane al di sopra e fissandola all'antenna con gli appositi matafioni.

Tesata la vela e legati i matafioni si fissa nuovamente il bragotto, ma non nel medesimo punto di prima; è preferibile, in questi casi, avere precedentemente segnalato sull'antenna la posizione del bragotto per ciascuna mano di terzaroli. Se si tralascia questa precauzione la scotta non potrà

⑤

più essere bordata correttamente.

Prendere i terzaroli su una barca a vela latina è una manovra laboriosa, tant'è che spesso, nelle grandi barche, si preferisce sostituire la vela perché questa operazione risulta senz'altro più facile.

Se non si deve bordeggiare o fare un'andatura di bolina, si preferisce a volte prendere quelli che si chiamano "terzaroli forzati". In questo caso si ammaina l'antenna, ma non si accorcia, si prende velocemente la mano da ridurre e, se è possibile, si discende un po' il bragotto (ossia lo si sposta in avanti verso il carro). La vela così ridotta batte sicuramente meno bene.

Fuggendo il cattivo tempo con il vento in poppa, per diminuire rapidamente la superficie della tela si ammaina in "caccia" e si strozza la vela a metà della penna con un matafione, o di preferenza con una striscia di tela (o un fazzoletto), per non rischiare di rovinare la vela con lo sfregamento. Quindi si issa e si orienta nuovamente la vela. Questa particolare manovra viene chiamata, in provenzale, *booufigound*.

Strambare

Strambare (virare in poppa) è cambiare la posizione della vela nell'andatura in poppa, per la manovra di cambio di mura, passando dalla "cattiva mano" alla "buona mano" e viceversa.

Questa manovra, con cattivo tempo e mare formato, deve essere prevista e preparata al fine di evitare la possibilità di incidenti.

Durante la strambata l'antenna ruota sul suo bragotto e la vela, presa immediatamente sul lato opposto, si abbatte rapidamente da un bordo all'altro, imprimendo una violenta scossa al paranco del carro, alla scotta e all'imbarcazione stessa.

Ci sono tre maniere per attutire il colpo nella strambata:

- bordare piatta la vela;
- invertire la posizione della vela, penna in basso e carro in alto;
- ammainare l'antenna, virare "orza per orza" (virare in poppa) e issare nuovamente.

Con tempi molto duri è preferibile usare le ultime due maniere.

DELLA VELA LATINA

Le prime testimonianze scritte sulla vela latina risalgono al X secolo ma se ne ignorano sia l'esatto periodo di origine sia la provenienza. Di certo si sa che la sua introduzione nel Mediterraneo è da attribuire agli Arabi, ma se ne ventila anche una possibile origine polinesiana. Essa conobbe poi, fino al XIII secolo, una generale diffusione nel Mediterraneo, lungo le cui coste soppiantò ogni altro tipo di velatura esistente; questo perché più efficace nel risalire il vento, qualità sconosciuta alle più antiche vele quadrate usate da Greci e Romani.

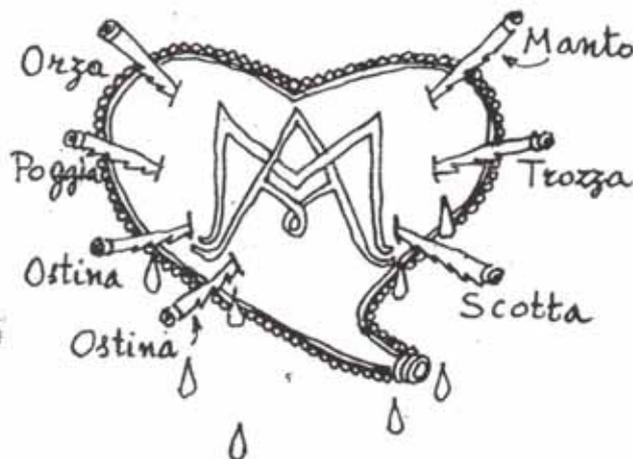
Il declino della vela latina fu segnato, dopo la prima metà del 1700, dall'avven-

to delle rande auriche e poi bermudiane, più efficaci nel risalire il vento. Rimase ancora per qualche tempo nei carichi di piccolo cabotaggio e tuttora è usata soprattutto nella pesca.

La tipica forma di una vela latina è quella di un triangolo scaleno sostenuto dall'alto da un lungo pennone, detto "antenna", in legno. L'albero sostiene l'antenna mediante una cima detta trozza ed è in genere privo di sartie, ma semplicemente poggiato sulla chiglia e su un baglio rinforzato dello scafo.

Il lato di base della vela è completamente libero, non bomato, con la scotta legata o cucita all'angolo poppiero.

I SETTE DOLORI



Le manovre che controllano la vela latina sono sette, come i dolori della Madonna:

- 1 - la DRIZZA o MANTO o GHINDAZZO che consente di issare e ammainare la vela e sospenderla all'altezza voluta;
- 2 - la TROZZA, anello capace di stringere antenna e albero che, pure consentendo la rotazione dell'antenna, trasmette all'albero una parte rilevante della forza generata dal vento sulla vela;
- 3 - la SCOTTA che con la sua lunghezza determina la più opportuna sistemazione della vela e trasmette alla barca un'altra parte della forza del vento.

Le ultime quattro manovre hanno qua-

le scopo principale quello di frazionare opportunamente la vela rispetto allo scafo, alla sua rotta e al vento:

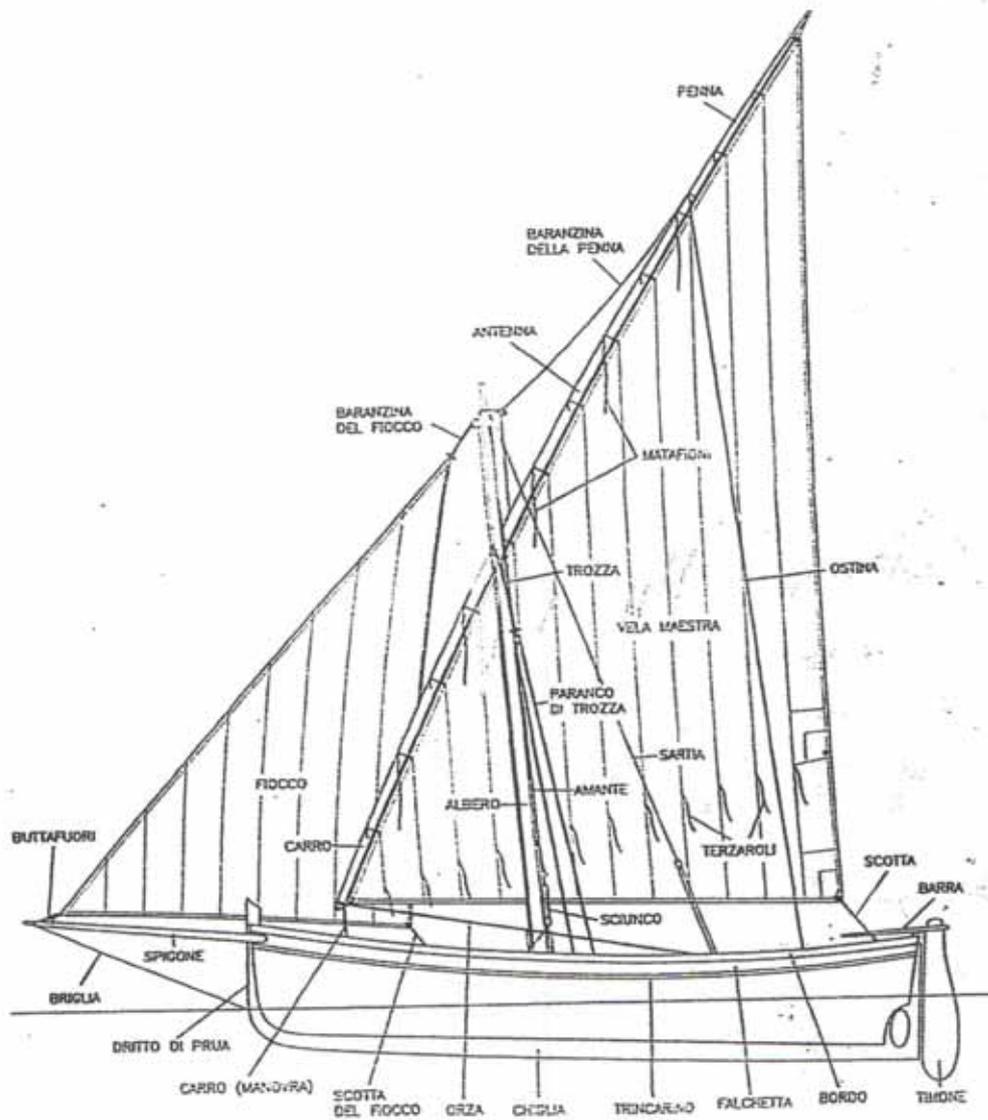
- 4 & 5 - l'ORZA e la POGGIA, che definiscono la posizione dell'estremità inferiore dell'antenna, sono due manovre molto simili che si scambiano il nome a seconda del bordo su cui si naviga, orza è quella che rimane sopravvento, mentre poggia è l'altra;
- 6 & 7 - le OSTINE, che cooperano con l'orza e la poggia a orientare l'antenna, sono anch'esse due manovre simili fra loro e regolabili, che posizionano la parte alta dell'antenna. Le ostine sono sopravvento alla vela.

Il più delle volte, con tempi maneggevoli, si stramba accompagnando con le mani la scotta della vela, allascando il paranco del "carro di prua" e la scotta stessa per ammortizzare il colpo.

Durante la strambata non si deve lasciare completamente la scotta se non

dopo il paranco del carro di prua e l'orza di poppa, altrimenti la vela andrà ad avvolgersi all'alberatura. **82**

Traduzione di Angelo Dessì, membro del comitato organizzatore della Regata della Vela Latina a Stintino.



G 1 E 1 S

ISSATA

Nella vela latina, le vele possono essere issate in qualsiasi andatura, avendo solo cura, quando si issa con il vento portante, di orientare preventivamente l'antenna dalla parte giusta, in modo di evitare una strambata involontaria subito dopo o durante la manovra.

Mentre si issa la maestra il timoniere ha il campo visivo occupato dalla vela; è bene perciò controllare prima che a prora vi sia sufficiente acqua libera.

Per issare la maestra si scioglie il caretto e tutti i matafioni che tengono la vela serrata (se ne lascia magari uno al centro da sciogliere all'ultimo momento). Si allasca l'orza e si dà un conveniente imbando al caro. Attenzione: il caro non deve essere mollato completamente, altrimenti non si avrà il controllo dell'antenna durante e dopo l'issata. Quando tutto è pronto, si allasca la trozza, si scioglie l'ultimo matafione e si issa l'antenna rapidamente. Appena raggiunta l'altezza prevista, si dà subito volta allo sciunco e si richiama immediatamente la trozza. Nel frattempo prima che la vela si gonfi, chi si occupa della scotta, avrà individuato la bugna della vela e vi avrà collegato la scotta facendo attenzione, specie se è a paranco, che sia ben in chiaro.

Già dalla descrizione di questa manovra, si capisce che la vela latina ha bisogno di un certo equipaggio, diciamo, su una barca piccola, almeno tre persone: una a prua che si occupi del caro, una al centro che si occupi delle manovre d'albero, nonché della scotta del fiocco e dell'orza, ed una al timone che controlli anche la scotta di maestra.

Se poi le dimensioni crescono, è bene che l'equipaggio sia più numeroso. In ogni caso, come del resto su qualsiasi barca a vela, se si vuole che le manovre riescano bene, l'equipaggio deve essere affiatato e ad ogni membro deve essere assegnato un ruolo ben definito.

Poiché l'antenna si trova per forza di cose da un lato dell'albero, nella vela latina esistono due tipi di andatura: una è quella cosiddetta "di buono", quando le mure sono opposte al lato in cui si trova l'antenna, e la vela è libera di gonfiarsi completamente. L'altra è l'andatura "di dosso", quando la vela cioè, prendendo il vento dalla parte in cui si trova l'antenna, si appoggia all'albero formando due rigonfiamenti distinti: uno a pruvia ed uno a poppavia dell'albero.

Esiste una manovra che consente di passare l'antenna da un lato all'altro dell'albero, in modo da navigare sempre di buono, ma è piuttosto complessa nell'esecuzione. Infatti, poiché l'antenna è sospesa dalla parte anteriore dell'albero, il passaggio può avvenire soltanto virando in poppa e facendo passare la vela e l'antenna davanti all'albero, il tutto dopo aver ammainato il fiocco perché la baranzina insieme con le altre manovre provenienti dalla testa d'albero, deve compiere una rotazione completa intorno all'albero stesso.

Ch'io sappia, tale manovra veniva eseguita solo sui battelli da trasporto, quando dovevano navigare facendo bordi lunghi parecchie miglia. Invece sulle piccole barche da pesca, come avviene oggi su quelle da diporto, ci si accontentava di navigare alternativamente di buono e di dosso.

andatura di buono





Del resto, contrariamente a ciò che si pensa, spesso le barche vanno meglio di dosso che di buono, nonostante la deformazione della vela. Questo avviene probabilmente grazie alla maggior apertura del canale aerodinamico tra vela e fiocco.

Quando si naviga di bolina, la scotta ed il caro devono essere convenientemente cazzati. Quest'ultimo però, va cazzato tenendo presente che l'antenna deve sempre formare un piccolo angolo rispetto alla linea di mezzeria della barca.

Se il piano velico è ben disegnato, le manovre sono in posizione corretta e c'è un po' di vento, la vela si bilancia da sola e il caro e la scotta sono sufficienti ad orientarla correttamente. Quando invece il vento scarseggia, e l'antenna tende ad inclinarsi verso poppa per effetto del peso, è necessario intervenire con l'orza per riportarla nella giusta posizione.

Navigando di bolina si deve resistere alla tentazione di cercare di stringere il vento oltre le possibilità della barca. Una barca a vela latina tradizionale infatti, difficilmente è in grado di bolinare con un angolo di rotta rispetto al vento reale più piccolo di 55 - 60°. Ciò non è dovuto, come molti credono, alla forma delle vele, che invece, se ben tagliate, possono essere molto efficienti, ma piuttosto alle caratteristiche dello scafo, dotato di un piano di deriva poco efficace nel contrastare lo scarroccio.

Se si stringe troppo il vento, si potrà avere l'impressione di fare un buon angolo con le vele perfettamente a segno, ma in realtà la barca scarroccerà maggiormente, e la rotta realmente percorsa risulterà assai più larga di quella apparentemente indicata dalla prua. Poggiando un pochino, invece, l'angolo tra la direzione del vento e la prua aumenta, ma lo scarroccio si riduce e, in pratica, si percorre la stessa rotta del caso precedente con una velocità maggiore.

Chi è abituato alle barche a vela moderne, con deriva e timone separato, sa che una virata in prua è una manovra molto rapida, tanto che, se il timoniere è troppo veloce nell'eseguirla, l'equipaggio spesso è in ritardo nel mettere a segno le vele sulle nuove mure.

Molto diversa è la situazione con la vela latina. Lo scafo a chiglia lunga è assai più lento nell'evoluzione, e la necessità di superare un angolo morto più ampio, non fa che aumentare la difficoltà.

La virata in prua deve perciò essere eseguita con attenzione, aiutando il timone con l'azione coordinata delle vele, ricordando che la vela maestra fa orzare la barca, mentre il fiocco tende a farla poggiare.

Perché la manovra riesca bene, è opportuno partire da un'andatura di bolina. Quindi se si vuol compiere una virata partendo dal traverso, è meglio prima percorrere qualche metro in bolina mettendo a segno le vele ed abbriviando la barca in questa andatura.

Il momento in cui iniziare la manovra va scelto opportunamente quando la barca è in piena velocità. Se il vento cala all'improvviso, conviene virare immediatamente, prima che la barca perda l'abbrivio; se invece arriva una raffica, conviene aspettare che la barca abbia preso velocità e che la raffica si esaurisca, prima di iniziare la virata.

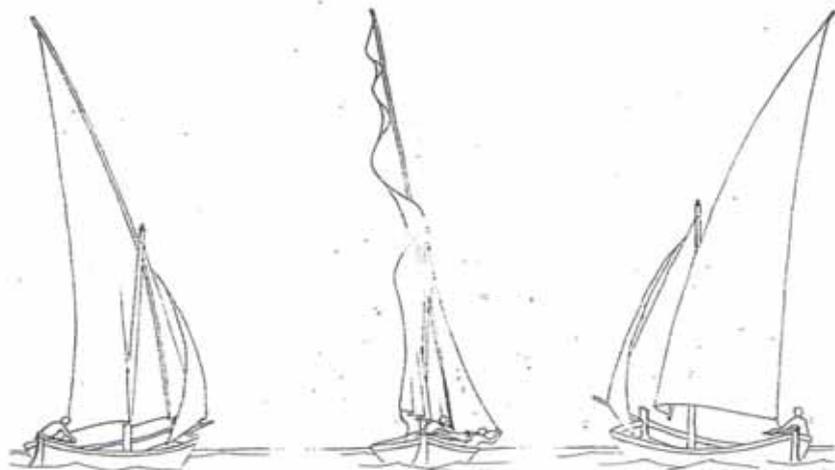
All'inizio della manovra il timoniere porterà la barra sottovento, scavalcando la scotta della maestra (senza esagerare con l'angolo di barra, altrimenti la pala diventa un freno), e quasi contemporaneamente la scotta stessa verrà cazzata a ferro, in modo che la vela porti fino all'ultimo. Il fiocco invece, non appena fileggia si farà prendere a collo tenendolo ben piatto, in modo da creare una portanza capace di spostare la prua verso la nuova direzione, frenando il meno possibile l'avanzamento. Solo quando la maestra ha preso il vento sulle nuove mure, il fiocco si passa sull'altro lato, cazzandolo immediatamente per evitare che la barca vada di nuovo all'orza.

Infine, man mano che si riacquista velocità, la scotta di maestra, che, appena passato il letto del vento era stata nuovamente allascata, viene rimessa gradualmente a segno, e si riprende la navigazione sulle nuove mure.

In genere, se la barca ha un piano velico proporzionato ed equilibrato e la manovra è eseguita correttamente, la virata riesce quasi sempre. In ogni caso, quando si deve

virare per evitare un ostacolo, per esempio degli scogli sottovento, è prudente prendere un margine di sicurezza, per il caso che la manovra fallisca.

Quando poi le condizioni sono davvero proibitive per la riuscita della virata in prua, per esempio con vento forte ed onde ripide che fermano la barca, non bisogna perdersi d'animo: si poggia, e, anche ammainando temporaneamente la maestra se la situazione lo richiede, si vira in poppa e si riorza sulle nuove mure.



fasi di una virata in prua

TRAVERSO E LASCO

Le andature al traverso ed al lasco sono quelle in cui le imbarcazioni a vela latina sviluppano le migliori prestazioni. Lo scarso piano di deriva non è più un problema ma anzi, si cominciano a sentire i vantaggi della poca superficie bagnata.

L'equipaggio non deve fare altro che tenere la barca più dritta possibile con il proprio peso, seguire la rotta e regolare appropriatamente le vele, utilizzando il caro e la scotta e, a seconda dell'intensità del vento, anche l'orza.

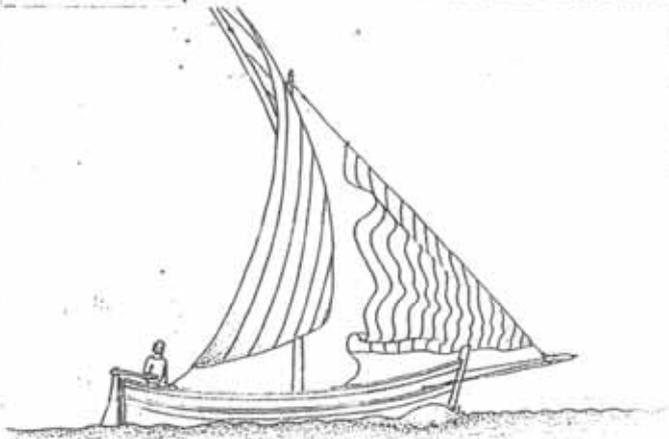
In generale vale la regola che l'antenna debba formare, con il piano di simmetria della barca, un angolo intermedio fra la direzione del vento apparente e la direzione della prua, mentre per l'angolazione verticale si farà in modo, intervenendo se necessario con l'orza, che la base e la balumina della vela abbiano entrambe un'adeguata curvatura. Infatti se l'antenna è troppo inclinata verso poppa, la base risulterà tesa a scapito della balumina e viceversa quando l'antenna è troppo verticale.

Nell'andatura di poppa, il caro si allasca fino a che l'antenna si trovi su un piano perpendicolare alla rotta e l'orza, che in questa andatura è quasi sempre necessaria, si richiama di conseguenza. La scotta si regola in modo che la vela si gonfi e raccolga la maggior quantità di vento possibile.

Se l'andatura è di poppa piena, si può navigare indifferentemente con le mure a dritta o a sinistra, ed in tal caso è meglio scegliere l'andatura di buono, in modo tale che le cuciture e il tessuto della vela non si consumino sfregando contro l'albero.

Il fiocco, in questa andatura, è coperto dalla maestra da entrambi i lati e rimane sventato, cosicchè l'imbarcazione perde una buona parte della sua superficie velica.

Alcuni cercano di far gonfiare il fiocco targonando la bugna, così come si fa nelle attrezzature marconi, ma ottengono scarsi risultati perché in questo modo il fiocco si trova comunque a lavorare nel cono di rifiuto della ma-



stra.

L'unico sistema per sfruttare efficacemente la superficie del fiocco in questa andatura, consiste nell'utilizzo del cosiddetto "palo in poppa". Si tratta di un tangone piuttosto lungo, circa quanto la distanza tra la base dell'albero e il punto di mura del fiocco, di cui un'estremità, conformata a forcilla, si appoggia alla base dell'albero, mentre all'altra estremità si assicura la mura del fiocco (che quindi va staccata dallo spigone).

Orientando questo palo dal lato sopravvento mediante un braccio di ritenuta manovrato da poppa, si riesce a

far lavorare efficacemente il fiocco in aria libera e, tra l'altro, si ottiene anche il vantaggio di bilanciare il piano velico, neutralizzando la tendenza orziera che in genere si fa molto sentire alle andature portanti.

In ogni caso, che si utilizzi o meno il palo, l'andatura di poppa non è delle più semplici. Le maggiori difficoltà sono dovute al rischio di strambate involontarie ed al rollio.

Le strambate involontarie avvengono quando non si

andatura in poppa con palo



presta costante attenzione alla direzione del vento (per cui è sempre meglio avere un segnavento in testa d'albero). Esse comunque vengono preannunciate dal leggero sgonfiarsi della vela in prossimità della balumina, e con un'azione tempestiva del timone spesso si possono evitare.

Il rollio che si verifica nelle andature di poppa, è un fenomeno comune a tutte le imbarcazioni a vela. Esso viene innescato dal moto ondoso ed amplificato dalle vele in virtù di un particolare effetto aerodinamico.

Nella vela latina risulta particolarmente fastidioso e potenzialmente pericoloso perché l'antenna, che è piuttosto pesante, si comporta come un pendolo e, se verso l'esterno la sua estremità anteriore è trattenuta dall'azione combinata del caro e dell'orza, verso l'interno, allentandosi queste due cime, è libera di oscillare e può arrivare a percuotere il bordo della barca.

Per ridurre questo inconveniente, si può tenere la scotta un po' più corta del necessario, in modo che la maggior tensione della balumina trattenga meglio la penna verso il basso, ma il sistema più efficace, come ho già detto, è l'utilizzo dell'ostina: l'antenna, trattenuta da una parte da caro ed orza insieme, e dall'altra parte dall'ostina, diventa interamente solidale con la barca e non può più oscillare rispetto ad essa.

Come per qualsiasi barca a vela, anche con la vela latina la strambata (o virata in poppa) è una manovra delicata che deve essere preparata ed eseguita con cura. Infatti, in questa manovra, il cambio di mure avviene con una dinamica piuttosto rapida, che richiede perciò un controllo attento da parte del timoniere e dell'equipaggio per evitare inconvenienti.

In pratica, durante la strambata, l'antenna, e con essa la vela, deve compiere rapidamente una rotazione orizzontale di circa 180° intorno all'albero, per disporsi sulle nuove mure mantenendo l'andatura portante. Durante questo movimento, è di fondamentale importanza che l'antenna non incontri nessun ostacolo che ne interrompa la corsa prima che essa sia completata.

Infatti, se l'antenna si ferma a metà, cioè in direzione poppa-prua per intenderci, la vela, anziché gonfiarsi verso prora, si gonfierà lateralmente producendo una forza sbandante intensa ed improvvisa a cui si aggiunge l'effetto d'inerzia dovuto alla massa dell'antenna che viene arrestata di colpo nella sua rotazione. Questa doppia azione sbandante troverà barca ed equipaggio impreparati ad equilibrarla e, se il vento è forte e ad essa si aggiunge il rollio prodotto dalle onde, può portare facilmente ad una scuffia.

Quindi, per preparare correttamente la strambata, bisogna innanzitutto eliminare ciò che può intralciare il passaggio sopra la prua della parte anteriore dell'antenna. Si deve quindi mollare completamente sia l'orza a poppa che la scotta del fiocco (questo non sarà un problema perchè il fiocco è sventato dalla maestra).

Si deve poi evitare l'errore, piuttosto comune, di accompagnare la rotazione dell'antenna con il caro. La migliore strambata si ottiene invece quando il caro rimane sempre lasco, e la parte avanti dell'antenna passa ben alta sopra la prua, in posizione quasi orizzontale. Questo movimento si può realizzare, sulle piccole barche, tenendo momentaneamente ben tesa verso il basso a centro barca la scotta della maestra (che si prende direttamente in mano, vicino alla bugna) in modo che la penna rimanga bassa durante il passaggio sopra la poppa. Oppure, se ci sono le ostine, si ottiene lo stesso effetto manovrandole opportunamente.

La strambata eseguita in questo modo presenta diversi vantaggi, specie se il vento è sostenuto: innanzitutto, si

abbassa il baricentro della vela a tutto vantaggio della stabilità e si evita il rischio che l'antenna possa mettersi in posizione quasi verticale e impuntarsi nelle strutture della prua; inoltre, la vela rimane sventata fino a che la manovra non è completa e la rotazione dell'antenna avviene con un movimento più dolce e controllato (provare per credere!).

Se poi le condizioni del vento e del mare sono tali da far temere di non poter eseguire la manovra in sicurezza, la soluzione è più semplice di quel che si pensi: si ammaina l'antenna fino ad altezza d'uomo, si stramba in tutta tranquillità, e si riassa sulle nuove mure. Se la manovra è eseguita rapidamente e con coordinazione, non si perde neanche velocità!

Un'ultima raccomandazione, valida per qualsiasi barca: specie quando il vento è sostenuto è bene che il timoniere durante tutta la manovra, compatibilmente con l'esigenza di far passare la vela, mantenga il più possibile la direzione di fil di ruota. Questo per ridurre al minimo il vento apparente e soprattutto la sua componente laterale.

Chi possiede una barca a vela latina senza fiocco, può divertirsi a sperimentare altri due tipi di strambate che si possono eseguire in tutta sicurezza.

Il primo consiste nel mollare completamente la scotta e far passare la vela davanti all'albero mettendo l'antenna in posizione verticale (è il sistema con cui si effettua anche il passaggio dell'antenna, mantenendola sul bordo buono).

Il secondo sistema prevede invece di allascare completamente il caro e cazzare le ostine in modo da invertire momentaneamente la posizione dell'antenna (caro in alto e penna in basso).

