

Zeitschrift: Gioventù e sport : rivista d'educazione sportiva della Scuola federale di ginnastica e sport Macolin
Herausgeber: Scuola federale di ginnastica e sport Macolin
Band: 27 (1970)
Heft: 7

Artikel: Vela : un orientamento per digiuni
Autor: Kolb, Christoph
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1001002>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Vela — Un orientamento per digiuni

Christoph Kolb

Sebbene lo sport della vela non sia ancora previsto per una introduzione immediata come disciplina nei nostri corsi G + S, un orientamento su di esso, senz'altro uno dei più belli tra quelli acquatici, può servire a soddisfare un desiderio da molti sovente espresso. Ammirando un veliero in piena brezza, pure voi, amici lettori, vi siete senz'altro già una volta detti: «questo è un «pericolo» che anch'io, una volta o l'altra, devo vivere!».

Certo, lo sport della vela può essere pericoloso; quasi altrettanto pericoloso dell'alpinismo, soprattutto perchè chi ne è stato una volta conquistato, ne diventa prigioniero per sempre. Questo è il gran pericolo!

Il vento è per il veliero quello che la benzina è per l'automobile. Anche in questo caso c'è la «super» e la «normale»; l'equipaggio si deve comportare in modo corrispondente. Tema dei prossimi capitoletti è il modo in cui le diverse forme di movimento e di tenuta vengono adattate di volta in volta alla situazione.

L'ingaggio fisico varia di misura, sui velieri, a seconda che si tratti di **chiglia fissa** o di **derive** (spesso si impiegano anche i termini «yacht» e «jolle»). Se vi è capitato di udire l'espressione «chiglia fissa con derive», sappiate che si tratta effettivamente di un incrocio tra i due tipi in questione.

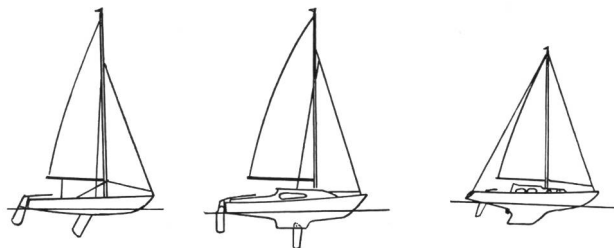


Fig. 1
 deriva chiglia fissa con deriva chiglia fissa

Un battello a **chiglia fissa** è, in generale, più grande, più pesante ed anche, naturalmente, più costoso. Nella maggioranza dei casi (eccezioni: tipiche imbarcazioni da competizione), i battelli a chiglia fissa sono provvisti di cabina che rende possibile la vita a bordo per parecchie persone. A parte le loro caratteristiche d'abitabilità, tali imbarcazioni offrono una grande sicurezza; un loro rovesciamento (che gli specialisti mi perdonino tale espressione) è teoricamente impossibile, perchè i costruttori hanno provveduto a che, per ogni pressione del vento, si possa montare sulla chiglia abbastanza piombo o ferro da garantire un effetto di stabilità.

Le imbarcazioni a chiglia fissa sono poco adatte per i laghi con rive poco profonde, perchè il loro livello d'immersione comporta m 1,20 e più. Chi ha fatto una volta l'esperienza del modo in cui la chiglia si può incuneare nel fondo del lago, si ricorda a lungo quanta fatica gli è costato far sì che il battello potesse di nuovo galleggiare.

Onde evitare di correre il pericolo di simili interruzioni della navigazione, conviene acquistarsi un'imbarcazione a **deriva**, più piccola e più a buon mercato, nonchè sprovvista di chiglia stabilizzante, ma dotata per contro di una deriva girevole e ritirabile. Quest'ultima è in generale di legno ed ha il compito d'evitare lo spostamento laterale in seguito all'influsso del vento. Ma cosa accade, con un battello a deriva, quando il vento preme sulla vela e l'imbarcazione minaccia di rovesciarsi? In questo caso, è l'equipaggio ad avere il ruolo di zavorra vivente; esso si deve allora sedere sul bordo dell'imbarcazione, oppure infilare i piedi in una cintura e pendere verso l'esterno; ma, prima di far questo, bisogna ancora, in fretta, regolare la deriva, e servire le vele, e tenere il timone, e osservare il vento, e, e ... così tante cose in una volta, per le quali occorre davvero una buona dose di abilità e di mobilità.

Da tutto quanto sopra possiamo trarre la conclusione seguente: le derive sono adatte per gente giovane e vivace, per noi, in 30 anni di vela si ha sempre ancora il tempo per passare ad una più tranquilla imbarcazione a chiglia fissa.

Tra le derive, la scelta è abbastanza estesa. Tali battelli misurano circa 4-6 m di lunghezza e portano circa 8-16 m² di vele, suddivise in **randa** e **fiocco**. Nella maggior parte dei casi, ad esse si aggiunge ancora uno **spinnaker** colorato, che viene però issato solo in casi prestabiliti.

Le imbarcazioni a deriva più in voga sui nostri laghi si identificano, cominciando con le classi olimpiche:

Flying Dutchman	F D	(als Zeichen im Segel)	Pirata	
Finn			Corsaro	
Vaurien	V		420	
			Fireball	

Tecnica per le diverse andature

Ogni appassionato dello sport velico sa che, con un veliero, non si può andare in qualsiasi direzione si voglia rispetto al vento.



Fig. 2. Il vento soffia in poppa e sposta l'imbarcazione in avanti. Esso gonfia la vela colorata «a pallone», chiamata **spinnaker**. La grande, triangolare vela principale è fissata davanti al **bompresso** e sotto l'**albero maestro**, che sono o di legno o d'alluminio. Sulla **randa** stanno i segni indicanti la classe, il numero e, spesso, la nazionalità dell'imbarcazione. Per quelle svizzere si tratta, in quest'ultimo caso, della lettera Z. Davanti al bompresso viene fissata una piccola vela anteriore, il cosiddetto **fiocco**, che, su rotte speciali, può essere ammainata, come in questa figura 2, perchè non ha nessun influsso.

Nelle fig. 3a e 3b, che mostrano tutte le diverse andature rispetto al vento, la fotografia della fig. 2 corrisponderebbe alla posizione A, rispettivamente A'.

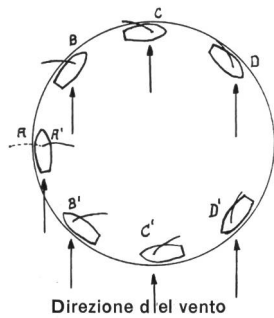


Fig. 3a

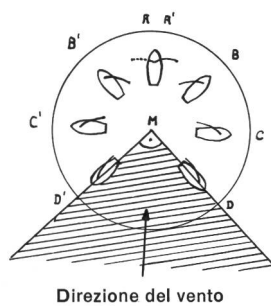


Fig. 3b

Sulla base degli schizzi di cui sopra, si può veleggiare in tutte le direzioni, da D' fino a D, in linea diretta. Tutti i punti che si trovano nel settore striato, non possono però, partendo dal punto M, essere raggiunti in maniera diretta; per raggiungerli, occorre incrociare.

Procedere al vento (D' risp. D)

Il timoniere di ogni imbarcazione ha la tendenza di procedere secondo l'angolo più acuto possibile contro vento — si tratta di valori ottimali di circa 45 gradi. Tutti sono sul percorso verso un punto che, partendo da M, si trova nel settore tratteggiato. Per questo occorre un'andatura a zig-zag con lati più o meno lunghi, in angoli di circa 90 gradi l'uno in rapporto all'altro. Si confronti la fig. 4.

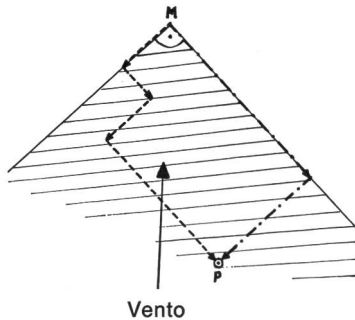


Fig. 4

Vento



Fig. 6



Fig. 7

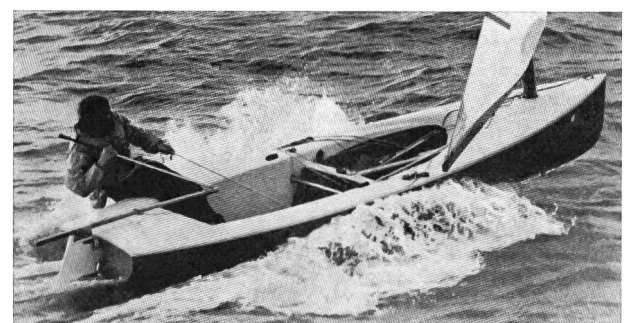
Qui gli equipaggi spostano il loro peso lontano fuori bordo — la forza del vento è aumentata di circa 2 unità. Anche le onde sono divenute più forti e l'acqua spruzzata comincia a rinfrescare gli spiriti, spesso bollenti.

Un'imbarcazione di andatura di crociera sul lago di Silvaplana. Si vede chiaramente che l'equipaggio si preoccupa di spostare il suo peso lontano fuori bordo. Sulle imbarcazioni moderne l'uomo d'equipaggio fa uso, a questo scopo, di un'istallazione dal nome di «trapezio». Un cavo metallico viene agganciato ad una specie di pantalone; in questo modo l'uomo d'equipaggio si può tenere in piedi sullo spigolo del battello, rispettivamente pendere orizzontalmente all'esterno. Si confronti anche la figura 6.

Tutte le andature, dunque ad eccezione di D' e D, sono definite «andature al largo»; all'interno di queste andature al largo, A risp. A' è un'andatura speciale, denominata andatura col vento in poppa. Nelle andature col vento in poppa, in parte anche nelle andature col vento al largo, viene issata una vela supplementare, lo spinnaker.

Procedere al largo

In tutte le andature al largo le vele sviluppano la maggior forza di spinta: l'imbarcazione procede nel modo più rapido (eccezione: vento in poppa).



Un'imbarcazione della classe Finn in andatura col vento al largo in «planata». Il vento colpisce obliquamente dal di dietro (corrispondentemente alla posizione B' nella fig. 3). La compensazione di peso da parte del velista avviene verso l'esterno — in dietro, per scaricare la prua. Così egli rende più facile all'imbarcazione il «cavalcare» sulla propria onda di prua.



Questa imbarcazione procede nel settore tratteggiato e incrocia verso un punto situato nella direzione del vento. Le vele vengono prese vicino all'asse mediano del battello con l'ausilio di un moschettone, per poter tagliare il vento il più possibile di punta. Timoniere e uomo d'equipaggio si possono sedere ancora diritti con questo vento piuttosto leggero.



Fig. 9 Un'istantanea di un'imbarcazione che sta per salire su di un'onda, per «cavalcare» su di essa. Immediatamente prima della foto, l'uomo d'equipaggio era ancora sospeso al trapezio. Un breve calo di vento lo ha costretto ad avvicinarsi all'asse mediano dell'imbarcazione.

Con un vento abbastanza forte le imbarcazioni moderne giungono ad uno stato denominato «planare». Esse alzano la prua sull'acqua e «cavalcano» sulla propria onda di prua. Così la velocità si eleva di quasi del doppio rispetto a quella di un battello che non si trova nella stessa situazione.

Spesso ho già vissuto che, in tali casi, gli esordienti cominciano a gridare di gioia. Di quanto dicono si comprende soltanto: «... come un treno diretto!».

Procedere col vento in poppa

Può forse stupire che l'andatura col vento in poppa non sia la più rapida. Ciò proviene dal fatto che il vento, sebbene gonfi le vele, non può passare loro attraverso; esso si accumula. Così vanno perdute lungo la vela le correnti tanto necessarie per lo sviluppo della forza, come pure la differenza di pressione.

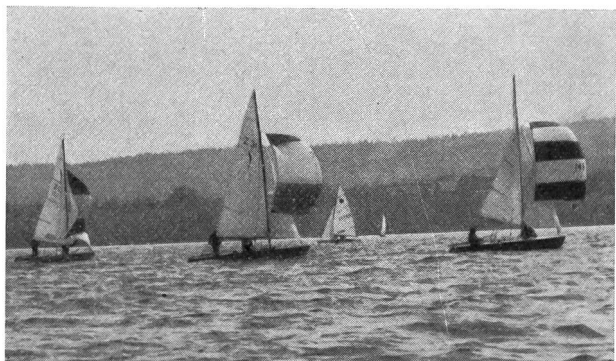


Fig. 10 Col vento in poppa si issa sempre lo spinnaker, perchè questo, grazie alla sua forma arrotondata, può fare il miglior uso del vento. L'imbarcazione più arretrata fatica a far salire lo spinnaker. Questa vela richiede il massimo d'attenzione e non è molto semplice da servire.



Fig. 11 Siccome il timoniere non ha «mani a sufficienza», prende il timone tra le gambe e pilota in piedi.

Manovre con le vele

I nostri piccoli laghi, le disposizioni di gara, oppure la tattica richiedono talvolta dal velista manovre che sono spesso la causa di molti guai. Le più importanti sono la **virata di bordo in prua** e la **virata di bordo in poppa**.

La virata in bordo in prua

Si tratta di una virata dell'imbarcazione con la prua attraverso il vento. Le vele si spostano da una parte all'altra. La manovra viene svolta nei punti d'angolo dell'andatura a zig-zag, nell'incrociare. Confronta fig. 4.

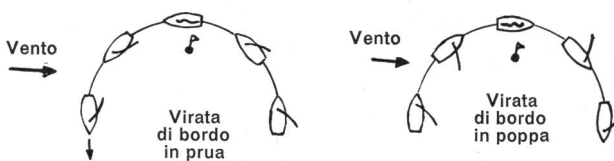


Fig. 12

La virata di bordo in poppa

Anche qui l'imbarcazione gira, ma in maniera che la poppa passi attraverso il vento. Confrontando con la fig. 3, si tratterebbe del passaggio da A' a A. L'angolo della virata è in quest'occasione molto piccolo. La vela bilancia da una parte all'altra. Questo slancio si trasferisce sull'imbarcazione, che si vuol girare contro il vento.

Nella maggior parte dei casi non si giunge però a ciò perchè:

- il buon timoniere lavora subito in senso contrario con il timone per mantenere il battello nella direzione desiderata (si confronti con l'automobilismo: «powerslide»).
- in occasione di vento molto forte un'imbarcazione mal guidata gira subito su se stessa, ossia si rovescia. Ciò si presenta nel modo seguente:

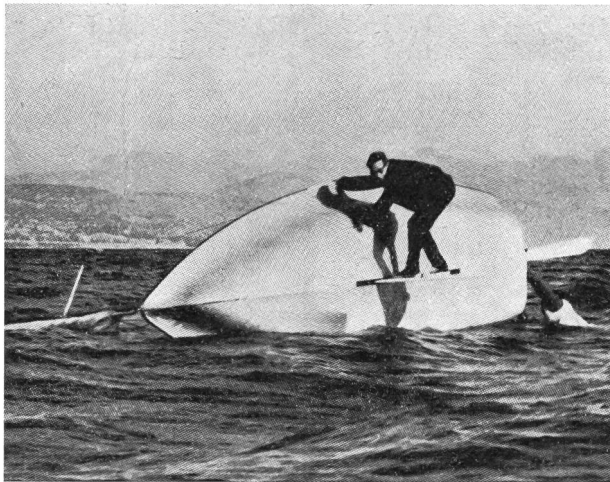


Fig. 14 Affinchè l'imbarcazione non si giri completamente, con l'albero diretto verso il basso e la deriva verso l'alto, questo velista si è recato immediatamente all'esterno sulla deriva; grazie a un bilanciamento dosato, può rimettere il battello nella sua posizione normale e continuare a veleggiare senza che la vela stessa si impregni d'acqua. Meno bene ha fatto l'uomo d'equipaggio che, in occasione di questa sfortunata impresa, è caduto in acqua e si tiene fissato dietro il battello. Durata della manovra in occasione di una buona esecuzione: circa 10 secondi.

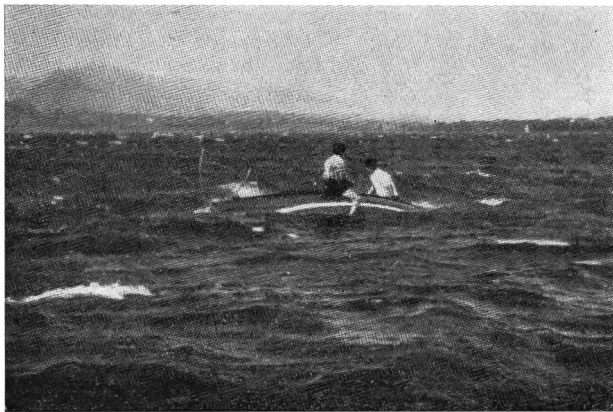


Fig. 15 I meno dotati devono, in tali situazioni, attendere un aiuto esterno e frattanto gelare dal freddo.

I tipi di veleggiatori

Per portare un po' d'ordine nella storia della vela si può procedere alla ripartizione seguente:

- a) i veleggiatori della domenica
- b) i veleggiatori escursionisti
- c) i veleggiatori di regata.

Il veleggiatore della domenica non fa altro che riposarsi su qualche cosa di galleggiante. Si reca sull'acqua perchè può mettere alla prova le sue conoscenze senza grandi difficoltà meno che sulla strada. Egli ama l'acqua soltanto se «è accompagnata dal whisky».

Il veleggiatore escursionista è uno specialista di genere particolare. Per lui si tratta di procedere, nella maniera più sicura possibile, da un porto all'altro; ciò gli dà l'occasione di imparare molte cose. Egli riconosce in fretta i cambiamenti di tempo e si sa preparare in merito. Tutti i nodi e tutte le prescrizioni di sicurezza gli sono assolutamente chiare. Egli ha in generale una bella barba e una pipa.

Il veleggiatore di regata viene scambiato spesso con un sommozzatore o con un paracadutista; ciò dipende più dal

suo abbigliamento che dalla sua attività. Il veleggiatore di regata tende ad ottenere la massima velocità. Egli amerebbe essere riconosciuto come specialista nella costruzione dei battelli, sa tutto quello che concerne la meteorologia e l'aerodinamica, conosce le prescrizioni di competizione a memoria ed è un maestro, sia dal punto di vista tattico che da quello tecnico. Non accetta nessun rimprovero e si prende gioco del veleggiatore della domenica che legge il giornale.

La competizione - la regata

Non è necessario rompersi la testa per trovare quando la regata è nata. Già abbastanza presto nella storia si possono trovare echi di gare concernenti l'uomo più rapido. Pensiamo ai pescatori; chi ritorna per primo con un buon bottino riceve il premio più alto; oppure ai commercianti: chi porta al più presto il tè dall'oltremare ha la qualità migliore. Si può anche parlare di battelli contrabbandieri e della polizia, di mercanti e di pirati, tutti alla ricerca di imbarcazioni sempre più rapide e di equipaggi sempre migliori. Oggi il premio del vincitore non è tanto alto. Da vincere c'è, al massimo, ancora una coppa d'argento o di zinco. La volontà di procedere più rapidamente degli altri o di raggiungere gli altri è però rimasta altrettanto forte.

Il principio delle regate attuali è più o meno il seguente: Le imbarcazioni della medesima classe partono assieme ad un colpo di cannone che è fissato esattamente dal punto di vista tempo; in seguito girano attorno a tre boe, in un modo prescritto. Esattamente 10 o 5 minuti prima del colpo di partenza vengono dati i segnali d'avviso e di preparazione, in occasione dei quali il veleggiatore mette in movimento i suoi cronometri. Durante il conteggio alla rovescia bisognerebbe avere a disposizione abbastanza tempo d'avvicinamento per poter superare la linea di partenza immaginaria alla massima velocità. Chi supera questa linea troppo presto, ossia prima della partenza, deve tornare indietro e partire ancora una volta. Chi oltrepassa la linea troppo tardi è già, dall'inizio, dietro a colui che è partito a tempo giusto.

Le tre boe sono poste in modo che nell'andatura a vento o nell'andatura col vento in poppa si debba procedere nel modo indicato nell'esempio della figura 16.

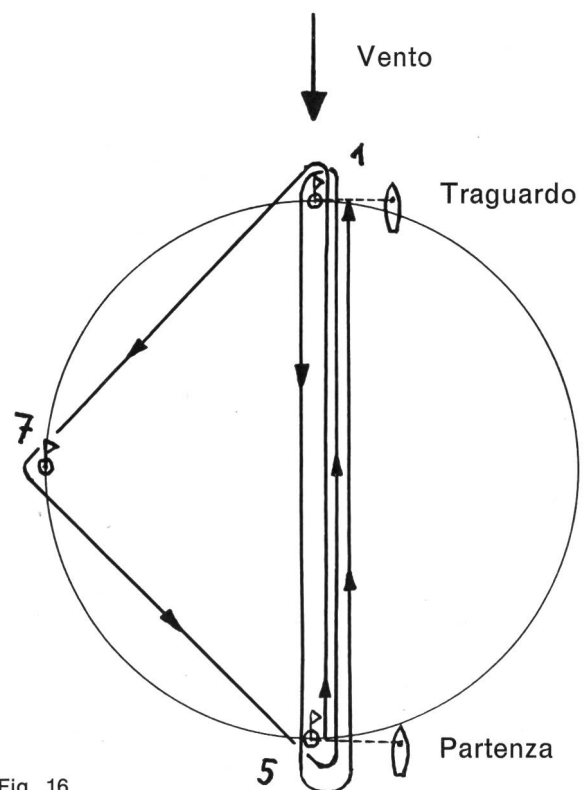


Fig. 16