

L. DARETTI

DINGHI

ATTREZZATURA E MANOVRA



LEGA NAVALE ITALIANA
1949

L. DARETTI

DINGHI

ATTREZZATURA E MANOVRA



LEGA NAVALE ITALIANA

1949

Armiamo il Dinghi.

La barchetta è stata verniciata di recente. La sabbia è assai nociva agli scafi leggeri poichè mantiene l'umidità, si ammucchia nelle connessure dello scafo, si infiltra dovunque e tende a *scucire* il fasciame.

Per difenderci dalla sabbia abbiamo fatto verniciare lo scafo all'interno ed all'esterno con tre mani di buona vernice ad olio.

Abbiamo aumentato così il peso della barca di qualche chilogramma; sarà un male per la regata ma un bene per il Dinghi al quale vogliamo lunga vita.

Un abile carpentiere ha costruito per Puck, così abbiamo battezzato la nuova imbarcazione, una slittina a rullo (fig. 1).

Il Dinghi potrà dunque posare normalmente su di essa ed essere trasportato con facilità dal deposito delle imbarcazioni al mare, scorrendo su di un binario fatto di tavole. Assestato così sulla slitta, Puck non subirà sforzi in chiglia o sul fianco, sforzi che a lungo andare potrebbero sconnetterne il fasciame.

Portiamolo all'aperto ed alberiamolo (fig. 2).

L'albero alzato verticalmente va passato nella *mastra*, un foro praticato sul banco di prora. La *màccia*, l'estremità inferiore dell'albero, va nella *scassa*, cioè in quel vano a sezione quadrata che è praticato in un tacco solidamente incorporato al *paramezzale*.

Dalla sommità dell'albero partono le *sartie*, due cavetti d'acciaio che terminano in due *redance*, l'una a dritta e l'altra a sinistra. Ognuna delle sartie va data volta alla *landa* corrispondente per mezzo di un *fuetto*, cimetta leggera che va passata più volte nella redancia e nella *landa* (fig. 3).

Le sartie vanno *tesate* ma non troppo.

La vela è unica, una *randa* di forma trapezoidale. Apriamola con cura; attenti a non macchiarla, a non farla strisciare su punte taglienti, a non sforzarla.

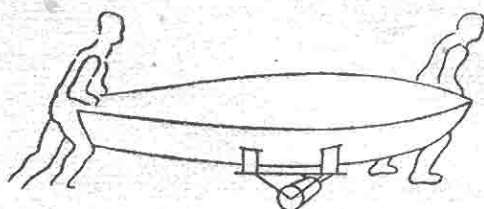


Fig. 1

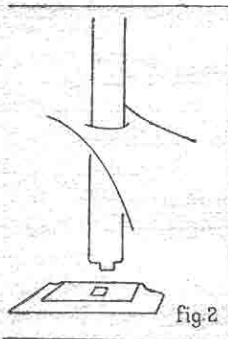


Fig. 2

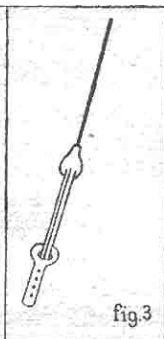


Fig. 3

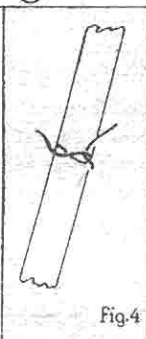


Fig. 4

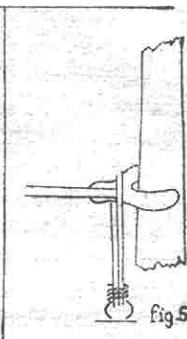


Fig. 5

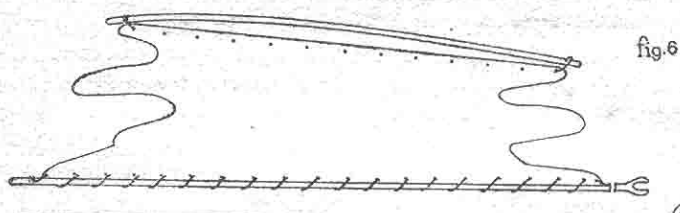


Fig. 6

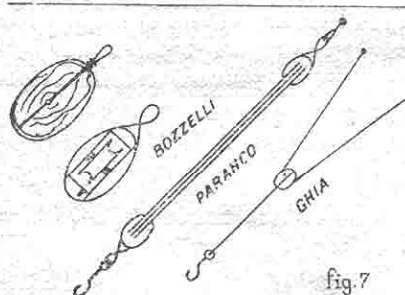


Fig. 7

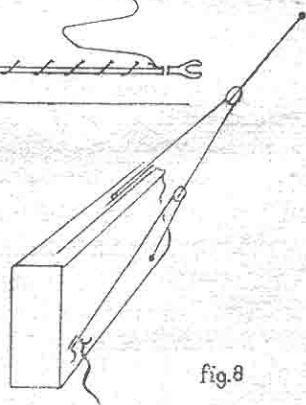


Fig. 8

Inferiamo la vela :

La *relinga d'inferitura* va distesa lungo la pennola; assicuriamo il *punto di gola* della vela alla *varea inferiore* della pennola, poi la *bugna superiore* della vela alla *varea superiore* della pennola.

Tesiamo bene ed in modo che la *relinga* sia distesa lungo una generatrice della pennola, dalla parte della concavità di di quest'ultima.

Facciamo ora la *cucitura*; cioè con una cimetta sottile assicuriamo la vela alla pennola mediante una legatura.

Passiamo ora alla *relinga di bordame*; anche qui occorrono due legature, la prima al *punto di mura*, la seconda al *punto di scotta*; poi una *cucitura* fatta con passate semplici.

La vela deve essere ben distesa lungo la pennola e lungo il boma; va tenuto conto che sotto l'azione del vento e del sole tenderà a distendersi ancora.

Se la vela è nuova converrà non tesarla troppo, lasciandola libera di prendere l'assestamento definitivo come il vento vorrà.

Alziamo la vela.

Una spinta al carrello in modo da portare la barca in filo al vento, cioè in direzione tale che il vento la colpisca di prora e secondo la direzione della chiglia.

Diamo volta alla *drizza*.

La *drizza* è generalmente una cima di canapa o di cotone che passa in una *cavatoia* fissata in *testa d'albero*. Meglio ancora se è tutta o in parte in cavo di acciaio; in questo caso non subirà allungamenti per effetto della tensione prolungata o del sole e quindi non occorrerà nel corso della navigazione di doverla nuovamente *portare a segno*.

L'estremità poppiera della *drizza* va data volta in un punto della pennola situato ad un terzo circa della lunghezza totale di essa, a partire dalla estremità inferiore. In questo punto v'è una presa alla quale assicureremo l'estremità della *drizza* con un *maniglioncino*.

Se non vi sono particolari sistemazioni, daremo volta alla drizza, se questa è in canapa o cotone, con un semplice *nodo d'anguilla* (fig. 4).

Il ritorno della drizza e cioè quella parte che passata la cavatoia discende in coperta a proravia, dovrà far via per un bozzello che è situato sul *dritto di prora* del Dinghi e quindi sarà rinviata a piè d'albero; poi passando per altro bozzello situato sulla chiglia verrà verso poppa e sarà data volta alla *galloccia* che è sul lato sinistro in basso della cassa della deriva.

Alziamo la vela: a bracciate lente e regolari si ala la drizza e contemporaneamente si libera la tela in modo che salga facilmente a riva.

La vela è quasi a segno: diamo volta provvisoriamente e quindi passiamo a mettere a posto il boma (fig. 5).

La forcella del boma dovrà imboccare l'albero ed essere fissata mediante un *fuetto* sul banco, presso la *mastra*. La forcella dovrà trovarsi all'altezza di un punto dell'albero definito dal regolamento di regata per la classe Dinghi. Se usciamo per diporto possiamo concederci la libertà di fissare la forcella ove meglio ci piace; io vi consiglio di metterla ad un'altezza di due palmi dal livello della *falchetta*. Due palmi è altezza giusta; il boma sarà sufficientemente sollevato da consentire al timoniere di veder bene al di sotto della vela le acque sottovento e quindi gli ostacoli, le altre barche, i nuotatori incauti.

Volendo sfruttare al massimo le possibilità della barca, con poco vento, converrà fissare la forcella del boma anche più in alto dei due palmi consigliati; con molto vento converrà invece abbassarla.

Una volta fissata la posizione del boma mandiamo a segno la vela tesando bene la drizza ed osserviamo la tela: fa delle pieghe sottili lungo l'inferitura? Vuol dire che è troppo tesata; cediamo un po' e diamo volta *ben assuccato* alla *galloccia* che è sistemata sulla parte sinistra poppiera della cassa della deriva.

Se manca questa galloccia daremo volta alla drizza al ban-

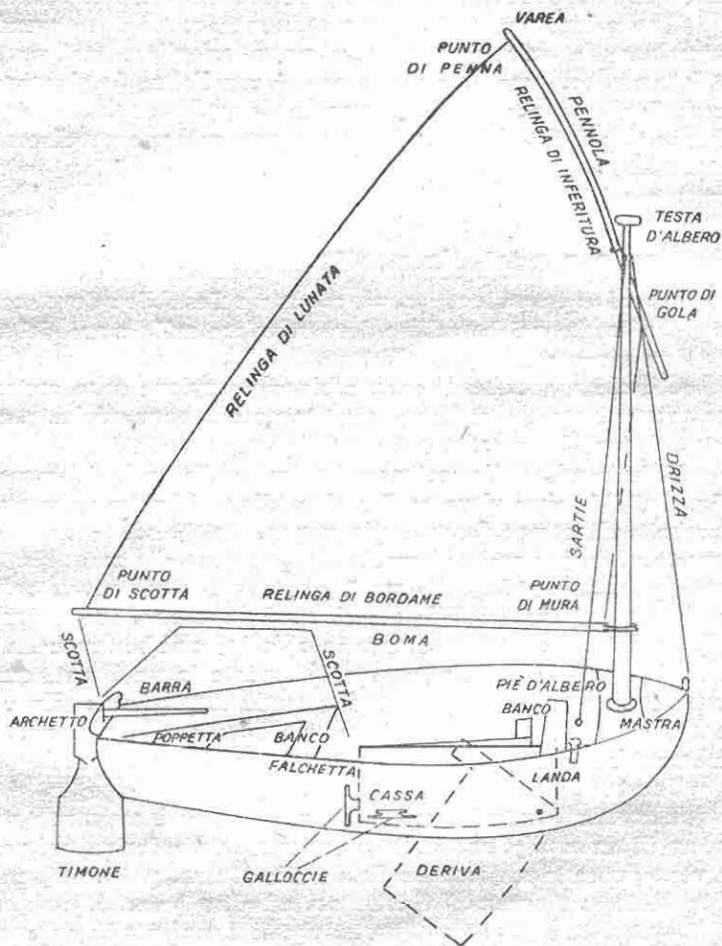


fig.9

co poppiero passandola due o tre volte a doppiino intorno al banco ed annodandola con uno o due mezzi colli.

Questa legatura va fatta con arte ed in modo che dovendo ammainare la vela, il timoniere possa sciogliere facilmente la legatura con una sola mano poichè con l'altra dovrà manovrare il timone per tenere la barca a *sfileggiare*.

La vela è alzata bene, distesa al vento sfileggia gentilmente dando leggeri movimenti al boma che è libero di spostarsi in un senso e nell'altro.

Mettiamo a posto la scotta.

La *scotta* è una lunga cima, robusta e flessibile: deve scorrere facilmente nei bozzelli e deve scivolare sulla mano del timoniere senza produrre scalfitture.

C'è chi usa cime di cotone bianco o nylon: sono costose ma tenute bene e cioè lavate ogni tanto con acqua dolce e sapone, durano lungamente.

Un'estremità della scotta va data volta alla *varea* del boma: (fig. 9) di lì la cima viene su di un bozzello mobile che scorre sull'archetto di ottone fissato sulla poppa. Poi la scotta torna al boma e passa in un altro bozzello, di qui viene alla mano del timoniere. Quella parte della scotta che non è in azione, va *colta* bene *in chiaro* sul *pagliolato* e cioè sul pavimento della barca.

La scotta va tenuta sempre *in chiaro* e cioè ben raccolta a colli, in modo da poterla *filare* rapidamente in un istante qualunque. Questa è una norma di grande importanza: *filare* a tempo la scotta vuol dire evitare una *bevuta* o peggio ancora una *scuffia*.

Una occhiata alla deriva (fig. 8).

Il cavetto d'acciaio che serve a manovrarla è assicurato per mezzo di un *maniglione* al bordo superiore della deriva, poi passa verso prora in un *bozzello* fissato alla chiglia, poi torna verso poppa e la sua estremità è collegata ad altro bozzello. Su quest'ultimo corre a *ghia* una cimetta che fa *dormiente* in un anello fissato sulla parte prodiera della cassa mentre all'altro estre-

mo vien data volta ad una *galloccia* situata sul lato dritto e nella parte inferiore poppiera della cassa.

Proviamo il sistema.

La deriva si alza e si abbassa docilmente.

— C'è tutto a bordo?

— I paglioli sono a posto e possono essere facilmente alzati per *sgottare* la barca.

I remi e le *scalmiere* sono disposti lungo i fianchi.

All'anello di prora è fissata la *barbetta* di prora, cioè una cima dello spessore di un dito e della lunghezza di cinque metri circa. Servirà per ormeggiare il Dinghi al gavitello o per *prenderlo a rimorchio*.

All'anello di poppa c'è la *barbetta* di poppa, simile come dimensioni e lunghezze a quella di prora; servirà ad ormeggiare il Dinghi al pontile o a *dar rimorchio*.

A poppa sotto il banco, oltre ai sandali, alla borsa con i panini, il termos, le sigarette, i fiammiferi ed altre cose voluttuarie, c'è la spugna ed il bugliolo. Cioè il parco di salvataggio.

Diciamolo subito perchè è di importanza capitale.

Se il vento è fresco o se il manovratore è inesperto potrà accadervi di *mettere la falchetta sotto* cioè sotto il livello del galleggiamento. Allora l'acqua entrerà a larghe sorsate. Basta poco per raddrizzare la barca; filare la scotta, oppure dare un colpetto di timone all'orza, in ogni caso portare il peso più al vento ed il pericolo è scongiurato. Ma l'acqua imbarcata si mette a scorrazzare rumorosa e gioconda nell'interno e non solo bagnerà i sandali, le sigarette ed i generi voluttuari ma ridurrà fortemente la *stabilità* della barca.

— Siete in due? — (come io consiglio per il diporto), ebbene uno si metta a raccogliere pazientemente l'acqua con il *bugliolo* (secchiello di legno, latta o tela) versandola poi di *sotto vento* mentre l'altro governi tranquillo cercando di tenere la barca un po' sbandata ma guardandosi bene dal fare imbarcare ancora altra acqua. Quando l'acqua rimasta sarà così poca che il *bugliolo* non potrà più pescare, continuerete ad asciugare con

la spugna; sollevate i *paglioli* e non datevi pace sinchè la barca non sarà bene asciutta.

— Siete solo? Allora vi converrà lavorare da solo! Se necessario ammainerete la vela per *sgottare* in piena tranquillità.

IN MARE

Tutto è a posto, nella mia tasca c'è il coltello da marinaio e una matassina di spago; in poppetta ho posato un sacchetto a mano in cui conservo qualche chiodo di rame, qualche metro di cima leggera, un pezzetto di tela, una matassina di filo di ferro, un punteruolo, una pinza; materiale di pronto soccorso. Possiamo prendere il mare.

Lo slittino riprende a camminare verso l'acqua, la *scotta* è filata e la vela continua a *sfileggiare* senza far forza. Un codazzo di bagnanti ci segue.

Il varo avviene felicemente; saltiamo a bordo in due mentre un terzo riporta lo slittino a terra.

Forza sui remi per spingere la barca in fuori dove c'è fondale sufficiente. Poi a posto il timone; *ammaina* la deriva, tesa la *scotta* e... via col vento.

La giornata è chiara e luminosa, la brezza è regolare, senza raffiche e la sua direzione è perpendicolare alla costa.

Cominciamo a *bordeggiare*.

Mettiamoci sulla andatura di *bolina mure a dritta*, cioè vento sulla dritta a una quarantina di gradi dalla prora.

La barca avanza gioiosa.

— Perchè avanza?

— Il vento preme su tutta la vela; possiamo considerare questa pressione raccolta in un punto centrale che si chiama *centro velico* e corrisponde teoricamente al baricentro della vela (fig. 10).

Scomponiamo la forza del vento in due componenti, l'una disposta secondo la normale al piano della vela, l'altra secondo il piano stesso della vela. Quella normale al piano della vela potrà essere a sua volta scomposta in due forze, l'una nor-

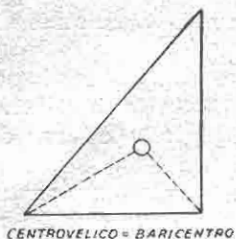


Fig. 10

V - FORZA E DIR. DEL VENTO
A - PRESSIONE NORMALE ALLA VELA
B - " PARAL. ALLA VELA

Fig. 11

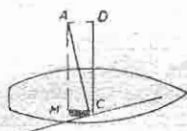


Fig. 12

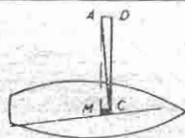


Fig. 13

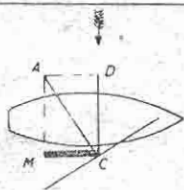


Fig. 14

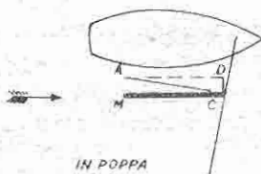


Fig. 15

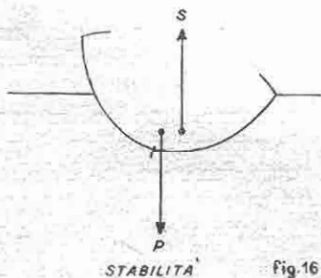


Fig. 16

SBANDAMENTO

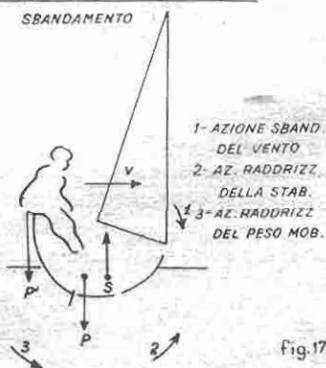


Fig. 17

male alla direzione della chiglia e l'altra secondo il senso della chiglia (figg. 11 e 12).

La prima avrà affetto di *scarroccio* e cioè porterà lo scafo a spostarsi parallelamente a se stesso, l'altra determinerà la spinta in avanti. Alla prima faranno contrapposto le forme dello scafo e la deriva.

Esaminiamo ora le figure 13, 14, 15: noteremo che variando l'angolo di incidenza del vento rispetto alla *linea di chiglia*, la componente utile al moto sarà sempre maggiore sino a raggiungere il suo massimo valore quando il vento è in poppa. La componente che determina lo scarroccio avrà valore zero con vento in poppa e valori crescenti sino all'andatura di *bolina*.

Ricaviamone subito un avvertimento pratico: con vento in poppa la deriva è superflua e poichè essa crea una resistenza al moto, potremo sollevarla tutta o in parte; lesti però ad abbassarla prima di cambiar andatura.

Di bolina. (fig. 18).

Scotta ben tesa; il boma viene in corrispondenza dell'angolo di sottovento dello *specchio di poppa*.

Regoliamo il peso in modo che la barca resti un po' *sbandata*, cinque o dieci gradi.

Centriamo il peso in modo che la barca cammini al massimo.

E' difficile rendersi conto di quando si è raggiunto l'equilibrio migliore ma conviene fissare sin dal primo momento la propria attenzione su questo punto.

— Come si fa a sentire che la barca corre al massimo delle sue possibilità?

— E' una sensibilità che va acquistata nella mano che tiene la barra, nell'occhio che segue l'acqua che scorre lungo il fianco, nell'udito che ascolta il fruscio dell'acqua sullo scafo e sulla deriva, nella persona che ben seduta, ferma, quasi a far parte dello scafo, sente in sè ed apprezza le variazioni della velocità.

Nell'*andatura di bolina*, con vento fresco e mare calmo, l'*assetto longitudinale* migliore è a barca orizzontale.

Con mare mosso e molto vento, barca un po' *appoppata*.

Per l'andatura al traverso converrà che il peso sia al centro.

Per l'andatura in poppa: con calma di mare peso verso prora; con mare agitato peso verso poppa.

Vedrete che spostando il peso a prora o a poppa la barca diventa rispettivamente *orziera* o *puggera*. Servitevi dunque di queste possibilità per trovare con successivi tentativi l'equilibrio migliore e cioè: velocità massima e *governo* facile.

A proposito di spostamento di pesi vi dico ora una cosa di grande importanza:

Se tutto o la maggior parte del peso mobile è sulla prora estrema, il Dinghy perde di *stabilità* e si capovolge facilmente.

Ricordate dunque:

Salire a bordo e scendere da poppa.

Non manovrare mai stando in piedi presso il banco di prora o peggio a proravia di esso. La manovra della drizza, dell'ancora, della farbeta siano fatte stando seduti sul banco di prora o meglio sulla *cassa*.

Governare.

Governare è l'azione del timoniere che con lievi movimenti della barra costringe la barca a mantenere la rotta voluta e le *vele a portare*.

Governo facile vuol dire poter mantenere la rotta con lievi tocchi di timone. Il timone alla banda, cioè messo da un lato è un colpo di freno; bisogna dunque ridurre questa resistenza superflua ed equilibrare la barca in modo da dover usare il timone al minimo.

La vela si dice *a portare* quando è ben gonfia di vento. La vela *punge* quando il vento a tratti la sfiora dal lato di *sottovento* e le imprime un movimento ondulatorio. La vela *sfileggia* quando il vento la investe in filo e cioè la colpisce un po' da un lato un po' dall'altro; allora la vela vibra tutta e la componente utile al moto diviene nulla.

Governare a portare vuol dire mantenere la vela sempre ben gonfia e la barca a camminare.

La brezza ha in continuazione leggeri cambiamenti di intensità e di direzione; ad ogni aumento di intensità corrisponde un lieve spostamento di direzione in un senso, ad ogni diminuzione di intensità corrisponde un lieve spostamento di direzione in senso opposto.

Questo giuoco lo noterete facilmente in acque chiuse quando il vento è a raffiche.

Tranquilli, seduti solidamente; lo sguardo alternativamente alla vela ed all'orizzonte, assorti nel vostro giuoco, sentirete a poco a poco che la vela viene a costituire quasi una parte di voi stessi; la sentirete come sentite la presenza, il pulsare l'accelerare ed il ritardare del vostro cuore. La sentirete come un cavaliere sente al semplice contatto, le energie, le possibilità, l'ardore del cavallo che monta.

E la vela diventerà amica; sentirete che è gentile, obbediente, sensibile, generosa, costante. Imparerete a conoscere i limiti entro i quali il suo lavoro è buono. Imparerete a conoscere quando va diminuita e quando va aumentata, quando va presentata e quando va sottratta all'azione del vento.

Il vento invece sarà sempre qualcosa al di fuori di voi. Un elemento vario, bizzarro, irrefrenabile, traditore.

E il vento va sentito, sorvegliato, misurato di continuo. Va sentito sul viso che ne accoglie la carezza o la sferza, nelle narici che ne distinguono l'odore. Lo ascolterete frusciare, sibilare fra le sartie e lungo la vela. Lo vedrete *mettersi* o *cadere*, *scarseggiare* o *ridondare*, aumentare o diminuire osservando la superficie dell'acqua che si increspa o si distente, osservando la sommità delle onde che frangono e le pecorelle bianche che appaiono e scompaiono, osservando l'orizzonte che cambia di colore e di tono, osservando in cielo il giuoco delle nuvole.

E quando avrete imparato a conoscerlo, misurarlo, prevederlo, prevenirlo, sarete divenuti dei marinai!

— E allora non avremo più paura del vento? — Chiede un'anima candida.

LE ANDATURE

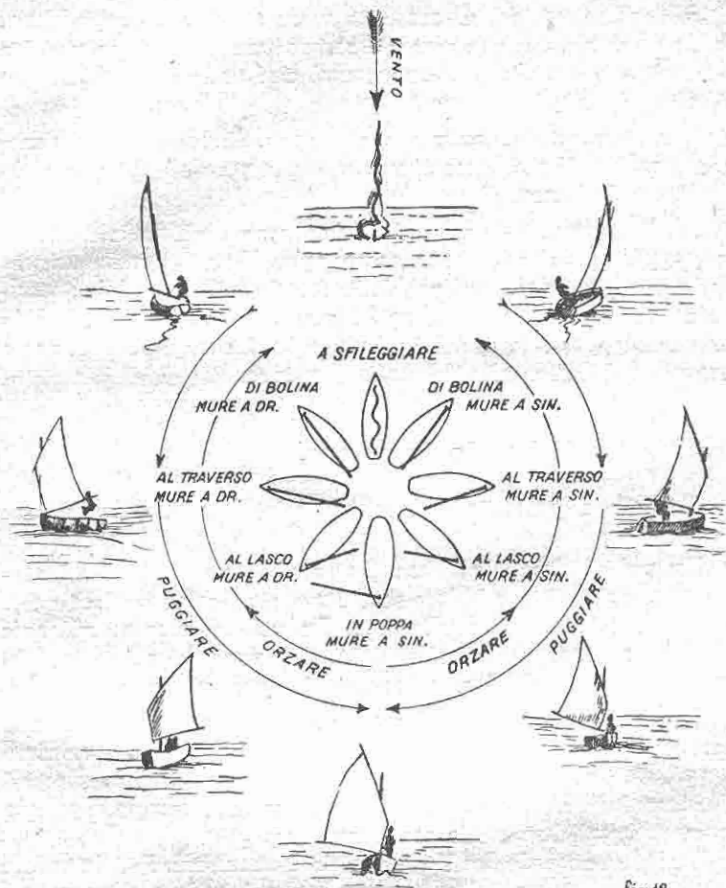


fig.18

— Ne avrete forse di più, perchè il vento non si domina; in compenso avrete imparato a sfuggire alle sue violenze ed a guardarvi dai suoi tiri.

Ma tutto questo è discorso da mare aperto, da Capo Horn, non da spiaggia di Ostia ove c'è sempre un bagnino in vedetta ed un altro ai remi del patino e mal che vada tutto finisce in un bagno fuori programma!

Riprendiamo dall'*andatura di bolina*. Il compito del timoniere è quello di stringere il vento il più possibile pur facendo camminare la barca.

Lievi movimenti di timone *all'orza*, quando il vento *ridonda*, alla *puggia* quando il vento *scarseggia*. Non far mai *pungere* la vela, non *puggiare* mai più dello stretto indispensabile: mantenere l'*andatura* costante, equilibrare lo sbandamento con la persona spingendo le spalle in fuori o in dentro o se necessario passando dal banco alla *falchetta* o viceversa.

Viramento di bordo in prora. (fig. 19).

Si tratta di presentare al vento l'altro lato. Abbrivare bene la barca poi:

Un po' di timone *all'orza* (*barra alla puggia*) messo lentamente fra un'ondata e l'altra se c'è mare, di colpo se è calma e la barchetta *accosterà* docilmente. La vela si *sventa*, *sfileggia* e poi viene investita sull'altro lato, l'equipaggio passa rapidamente da un lato all'altro e presto a *portare* sul nuovo bordo.

Ripetete la manovra molte volte sino ad avere preso bene la sincronia con la barca; sino a riuscire a compiere nel minimo intervallo di tempo la accostata necessaria e non più, sino ad avere imparato ad evitare che la barca rallenti troppo o peggio ancora si fermi durante la manovra.

Un buon accordo fra l'equipaggio è necessario: il timoniere avvertirà « attenzione al viramento » e poi « via » al momento in cui mette il timone.

Vento al traverso. (fig. 18).

Timone alla puggia e filare la scotta mentre la barca accosta sino a prendere il vento al traverso.

La scotta verrà filata tanto quanto è necessario perchè il boma si orienti come in figura.

Ma questo orientamento del boma non può essere definito una volta per sempre. Sentirete che filando di più la scotta la barca si solleva e cammina un po' meno, filando troppo poco la barca resta sbandata ed avanza pesantemente.

Man mano che la vostra percezione si affina sentirete quale è l'equilibrio migliore cioè di quanto, a seconda del vento, del mare e del peso, va filata la scotta.

Vento in poppa. (fig. 18).

Ancora timone alla puggia e filare la scotta sino a portare il boma al traverso, a toccare quasi la sartia di sotto vento.

Peso al centro, barca ben dritta, attenzione al timone. Se c'è un po' di mare dovreste correggere con colpi decisi e tempestivi di timone i tentativi che la barca farà per uscir di rotta.

Due sono i pericoli andando in poppa.

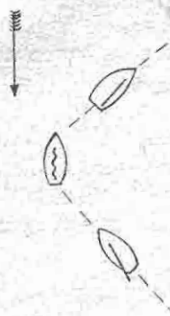
L'uno è quello di infilare la prora nell'onda: questo può avvenire con mare agitato. Vi difenderete tenendo il peso a poppa e se necessario prendendo una andatura diversa, un poco deviata rispetto alla direzione del vento, nella quale il mare vi colpirà di fianco sempre però a poppavia del traverso.

L'altro pericolo è la *strambata* involontaria.

Strambare vuol dire spostare rapidamente il boma da un lato all'altro.

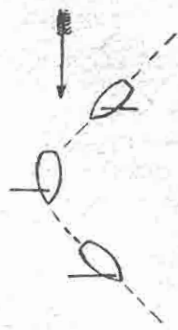
Una disattenzione nel governo, un riscontro di vento può slanciare la vela verso poppavia. Sentirete allora la vela passarvi sulla testa e di schianto abbattersi dall'altro lato.

A parte l'inconveniente del colpo in testa, che il boma può assestarvi, va considerato lo schianto che ricevono albero, vela, pennola e boma, il pericolo di danni e la sbandata della barca con rischio di *bevuta* o di *scuffia*.



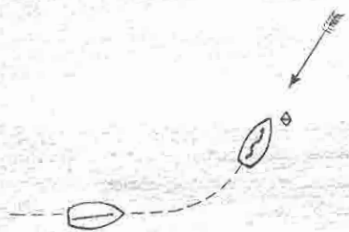
VIRAMENTO IN PRORA

Fig. 19



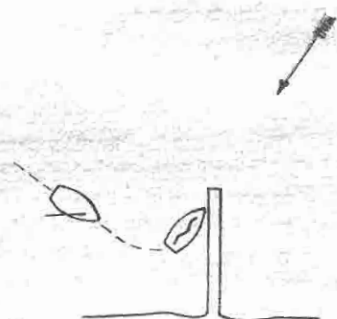
VIRAMENTO IN POPPA

Fig. 20



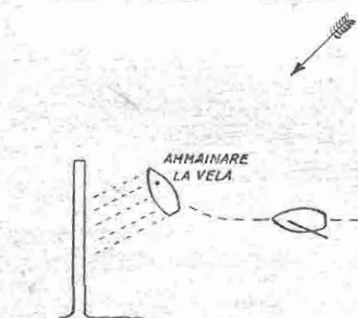
PRENDERE IL GAVITELLO

Fig. 21



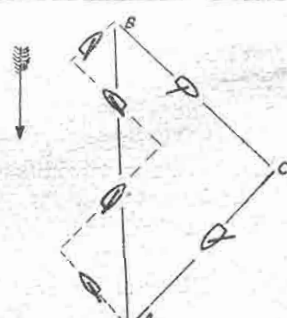
ATTR. AL PONTILE SOTTOVENTO

Fig. 22



ATTRACARE AL PONTILE SOPRAVVENTO

Fig. 23



MANOVRA IN REGATA

Fig. 24

— Come evitarli?

— Stando bene attenti a che la vela porti bene, ad ogni incertezza accostare un poco all'orza e recuperare un poco la scotta.

Se la *strambata* è inevitabile per un giro di vento, (doppiando un molo, una punta, un isolotto) alare la scotta, *richiamare* a se la vela, *spassare* il boma, *filare* nuovamente la scotta.

Quest'ultima manovra si chiama:

Viramento in poppa. (fig. 20).

Ripetiamola dunque con ordine.

Siamo in poppa con *mure a dritta*, vogliamo passare le *mure a sinistra*.

Governate bene affinché la barca si mantenga in rotta; alate la scotta, portate il boma al centro, spingetelo sulla dritta e filate nuovamente la scotta.

Vedrete che il giuoco è meno facile di quanto può sembrare.

Se c'è vento e mare la manovra vi darà delle emozioni... pazienza! Insistete sin che non avrete trovato il giusto ritmo fra l'azione del timone e quella della scotta e del peso. Il segreto del giuoco è: padroneggiare sempre la vela e non lasciarla mai andare sfrenata. Con molto vento e molto mare potrete evitare il viramento in poppa facendo invece un viramento in prora. In regata però non potrete farlo sotto pena di perdere tempo.

Manovra in regata.

Si tratta di percorrere un triangolo rettangolo, l'ipotenusa del quale è generalmente disposta secondo la direzione del vento.

La Giuria indicherà se le boe vanno lasciate a dritta od a sinistra, cioè se il triangolo deve esser percorso nel senso in cui ruotano le lancette dell'orologio o nel senso contrario.

Supponiamo partenza da A con *mure a dritta*. (fig. 24).

Sarà necessario bordeggiare sino alla boa B; giunti all'altezza di questa se siete con *mure a dritta* dovrete portarvi un poco al vento poi virare di bordo in prora, accostare sulla nuova

rotta girando intorno alla boa e prendere l'andatura a vento largo, mure a sinistra. Un viramento dunque ed un cambio di andatura.

Se siete con mure a sinistra basterà invece che appena superata la boa filiate la scotta tanto quanto è necessario per la nuova andatura.

Appena oltrepassata la boa C dovreste accostare e quindi *strambare* per dirigere per la boa A. Fare in questo punto un viramento in prora vorrebbe dire perdere cammino con un inutile giro.

— Aspirate a diventare regatisti? — Ebbene passate ore ed ore con poco vento e con molto vento ad allenarvi a girare la boa, partendo da tutte le andature ed obbligandovi alternativamente ad una accostata di 90° di 135° o di 180° , cioè quelle che sono in generale le accostate che van fatte in regata.

La boa va sfiorata ma non toccata nè con lo scafo, nè con la vela, nè col boma, nè con la persona: pena la *squalifica*.

— Con l'esperienza imparerete a giudicare sino a che punto potrete avvicinarvi alla boa a seconda del vento e del mare.

Il Dinghi imbarcazione singolare (o singolo).

— Ma in regata l'armamento del Dinghi è di una sola persona!

— Certamente, e ciò comporta difficoltà maggiori.

Una mano al timone l'altra alla scotta. Se c'è poco vento accoccolato sul pagliolo, con vento medio seduto sul banco del centro, con vento fresco seduto sulla falchetta. Continui spostamenti verso prora e verso poppa a seconda dell'andatura.

Il giuoco più importante sarà dunque questo: bilanciare con la persona lo sbandamento senza però imprimere alla barca movimenti bruschi.

Occorrerà tener d'occhio le altre imbarcazioni e le boe del percorso.

Occorrerà manovrare la deriva a tempo opportuno, sollevarla in parte con vento a poppavia del traverso, alzarla del

tutto con vento in poppa e poichè non avete a disposizione una terza mano occorrerà in quei momenti dar volta alla scotta o tenerla nella stessa mano con cui si tiene la barra.

Se il vento è fresco la barca va ch'è un piacere ma alla più piccola imprecisione di condotta *beve* o *straorza*.

Il solitario non avrà dunque da annoiarsi in regata!

Un continuo movimento della persona, un continuo tesare e filare la scotta ed una pressione ferma, sicura sulla barra ad evitare capricciose accostate o sbandate improvvise.

— E' facile far scuffia?

— Per un principiante sì.

— Come ci si regola?

— Cercando di evitare le bevute e cioè tenendo la barca bene *abbrivata* (in velocità). Puggiare lentamente, orzare presto, sotto la raffica orzare un poco senza però arrestare la barca (orzando la vela si sventa); meglio ancora filare un po' la scotte e puggiare leggermente, anche in questo modo la vela si sventa, e la barca si solleva.

— E se si fa la scuffia, come regolarsi?

— Evitando di venire a trovarsi sotto la vela quando questa si sarà abbattuta sull'acqua.

Attenti dunque a sfilarvi di sopravvento.

Una volta rovesciata, la barca si disporrà con albero e boma orizzontali e la vela spianata sull'acqua. Un fianco sarà al di sopra del galleggiamento e poichè la spinta della barca è notevole (essa è tutta in legno salvo la deriva) potrete sostenervi e magari sedervi sul fianco emerso attendendo tranquilli gli aiuti da terra.

Inutile affaticarsi per tentare di venire a terra trascinando da soli un Dinghi rovesciato!

Prendere il gavitello.

Il vento è stato gentile, il Lido di Roma ci ha regalato finalmente una delle sue giornate serene, senza urli, senza minacce; ne abbiamo goduto bordeggiando, manovrando, facendo mille

esperienze. Abbiamo ormai la sensazione che tutto ci sia noto, che Puck non attenda il comando del timone o della scotta ma preveda i nostri desideri e segua allegro e gentile il corso dei nostri pensieri come quel caro genietto al servizio del Re Oberon.

Torniamo dunque a terra.

A breve distanza dalla testata del pontiletto in legno è stato ormeggiato un *corpo morto*; servirà per la manovra.

— Cosa è un corpo morto?

— Un dispositivo composto da un'ancora, una catenella assicurata all'ancora, una cima assicurata all'estremità della catenella, un *gavitello* assicurato all'estremità della cima.

Normalmente la catenella si posa sul fondo mentre il *gavitello* galleggia e tien su la cima. Per ormeggiarsi converrà prendere il gavitello, alare la cima ed una volta salpata l'estremità della catenella dar volta a questa sulla prora.

Il dispositivo è stato congegnato così per avere una ritenuta robusta quanto ormeggiati alla catena e, quando la catena è filata sul fondo, lasciare al gavitello il compito di sostenere una cima leggera soltanto.

Per assolvere questo compito basterà un gavitello piccolo che offrirà poca presa alle ondate.

Se poi vogliamo essere sicuri che la mareggiata con le relative variazioni di fondale dovute all'apporto di sabbia, non sciupi il nostro lavoro, assicuriamo un cavetto d'acciaio alla estremità della catenella e diamogli volta ad una delle palafitte del pontile.

Se la mareggiata strapperà il gavitello potremo, appena viene la calmata, seguire il cavetto d'acciaio assicurato alla estremità del pontile e portarci col battello in avanti sino a recuperare l'estremità della catenella.

Una volta salpata la catenella vi daremo volta ad una nuova cima e ad un nuovo gavitello.

Torniamo alla manovra.

Dirigiamo sul gavitello lasciando la deriva abbassata ed il timone a posto poichè sappiamo che in quel punto il fondale è sufficiente.

Portiamoci un poco sotto vento al gavitello ed una volta giunti a breve distanza: timone all'orza e fila la scotta. Il manovratore si porta verso prora pronto ad afferrare con la mano o con una *gaffa* il gavitello mentre il timoniere avrà la cura di dirigere la barca sul gavitello e regolare la manovra in modo che una volta giunti sul punto la barca sia quasi ferma (fig. 21).

La manovra è facile, la barca messa sul *letto del vento* si ferma in pochi metri, la vela sfileggia e non v'è alcun rischio di far danni.

Ormeggiati al gavitello converrà *rassettare* la barca, ormeggiarla bene dando volta alla catenella sul banco o alla barbetta di prora. Ammainare la vela, alzare la deriva ed il timone.

— Ma c'è una coppia di soci che vuol imbarcare!

— Filiamo un poco l'ormeggio di prora portandoci all'altezza della testata del pontile; uno sbarca ed uno imbarca e quando il nuovo venuto ha preso possesso della barca, l'altro salta sul pontile ed infine il suo sostituto va a bordo.

Osserviamo da terra la loro manovra.

Ammainano la deriva, mettono a posto il timone, poi alzano la vela.

Mentre il manovratore ala il cablotto, il timoniere ha cura di tenere la barca in filo al vento, pur lasciando la scotta filata.

Ecco il manovratore avverte: « a picco » vuol dire che la barca è giunta sul gavitello.

Il timoniere attende la *alambardata* giusta e cioè quella accostata della barca nel senso a lui favorevole, (vale a dire verso il largo) per avvertire il manovratore che è il momento di molare l'ormeggio.

La barca è libera, il timoniere tesa la scotta e via sul bordo voluto.

Attraccare al pontile.

Rientrando potevamo anche *attraccare* al pontile in legno che si protende in avanti in direzione perpendicolare alla costa.

La manovra in tal caso sarebbe stata :

Scegliere il lato. Raramente il vento è esattamente in direzione del pontile; normalmente sarà un po' inclinato ed il lato favorevole all'attraccaggio è quello di sottovento.

Avvicinarsi, con rotta inclinata, a breve distanza, filare la scotta ed affiancarsi con la prua in fuori eseguendo una manovra precisa. Ormeggiarsi con la barbetta di prua e quella di poppa lasciando che la vela sfileggi liberamente (fig. 22).

— Non era possibile fare la stessa manovra dal lato di sopra vento?

— No perchè giunti ad affiancare, il vento facendo forza sulla vela avrebbe portato ad *incollare* la barca al pontile. Nessuna possibilità in questo caso di *sventare* la vela; essa sarebbe andata a strisciare sul pontile con pericolo di stracciarsi, sia nell'attraccaggio sia nei tentativi per ammainarla.

— Come si fa allora ad affiancarsi di sopra vento?

— Ci si avvicina con la manovra descritta precedentemente e giunti all'altezza voluta ma alquanto lontani, si ammaina la vela e ci si lascia *scadere* lentamente dal vento.

Andare in costa con mare mosso.

E' tardi; dobbiamo tirare in secco le imbarcazioni e rientrare a Roma.

All'albero dei segnali viene alzata la bandiera L; vuol dire « rientrate subito ».

Puck ha visto il segnale e dirige per il pontile, gli andiamo incontro sulla spiaggia.

Pietro, al timone, esegue la manovra e Paolo a prora afferra il gavitello ed ormeggia l'imbarcazione. Poi ammainano la vela, la rassettano, disalberano, tolgono il timone, alzano

la deriva e filando di prora si avvicinano alla testata del pontile. A breve distanza ci lanciano la barbetta di poppa perchè noi si possa aiutare.

Una volta affiancati ci passano albero, vela e timone.

Poi Paolo sbarca mentre Pietro leva volta alla catenella e tenendosi alla cima che viene al pontile fila a poco a poco mentre noi che siamo passati sulla spiaggia aliamo sulla barbetta di poppa.

Così il Dinghi è ben governato, la prora è mantenuta al largo poichè Pietro ha cura di cedere lentamente mentre noi che siamo passati sulla spiaggia aliamo sulla barbetta di poppa.

Man mano che la barca si avvicina a spiaggia l'onda si fa più alta e più veloce. A pochi passi dal greto l'onda frange rumorosamente.

Il punto delicato è sul frangente o poco prima. Dobbiamo far sì che il Dinghi lo sorpassi mantenendosi con la prua in fuori e non si *traversi*, altrimenti l'onda si impossesserà di lui e lo porterà a sbattere sulla costa con pericolo per Pietro e ancor più per Puck.

(Pietro potrebbe cavarsela facilmente saltando in acqua, in tempo e di sopravvento, per non rimanere fra la barca e la costa ma Puck verrebbe scaraventato di fianco sulla spiaggia ed il fasciame ne soffrirebbe assai).

« Filare lentamente di prora e recuperare la barbetta a terra » grida quello che dirige la manovra.

« Salta in mare, Pietro! ».

E Pietro abbandonata la cima salta in acqua mentre la poppa si sta varando sulla sabbia.

Pietro è saltato in acqua nel momento giusto e cioè quando noi a terra eravamo pronti ad afferrare la poppa della barca.

Se Pietro avesse atteso ancora il suo peso avrebbe recato danno alla barca che una volta a *toccare* non distribuisce più lo sforzo su tutto lo scafo bensì lo sopporta in una zona ristretta.

Puck è sul greto, bene afferrato.

« Uno, due e tre » uno sforzo simultaneo ed è trascinato

qualche metro in dentro; poi viene posato sui parati e spinto da due o tre volenterosi risale senza scosse il declivio.

Andare in costa dando fondo all'ancorotto.

Ci è capitato di doverlo fare pochi giorni fa; il mare si era fatto agitato durante un lungo bordeggio al largo. Ce la siamo cavata così:

il frangente era corto ma alto, dovevamo tenerci *ben presentati* e non farci *traversare* altrimenti ci saremmo riempiti di acqua.

Ci siamo avvicinati con prudenza fin dove si poteva navigare con timone e deriva a posto; poi prora al vento e a sfileggiare. Mario stando seduto sulla cassa ha dato fondo all'*ancorotto*; poi abbiamo ammainato la vela, l'abbiamo rassettata bene e, riunito il boma alla pennola, abbiamo passato la scotta tutt'intorno a *colli*. Poi abbiamo alzato verticalmente il tutto e l'abbiamo assicurato all'albero. Nella barca è così rimasto spazio libero per manovrare e per vogare. Infine abbiamo alzato la deriva ed il timone e mentre Mario filava lentamente il *cablottio* io, ai remi, mantenevo la barca in filo al vento avvicinandola a terra.

Giunti dove sapevo che l'acqua mi sarebbe arrivata poco più su del ginocchio son saltato in acqua ed afferrata l'estremità della barbetta di poppa sono corso a terra dove alcuni volenterosi mi hanno dato una mano.

Mentre da terra alavamo sulla barbetta di poppa, Mario filava il cablotto la barca ha passato così il frangente senza imbarcare acqua e non si è traversata.

Avremmo potuto riprendere il mare con facilità; alando sul cablotto ci saremmo portati nuovamente al largo, lì avremmo potuto ammainare la deriva, mettere a posto il timone, alzare la vela e quando pronti salpare l'ancora.

Manovre di fortuna.

Tornati alla Sezione Velica abbiamo raccontato la nostra manovra. Il racconto ha destato interesse ed ognuno degli appassionati ha descritto la sua avventura.

Riassumiamo così:

La prima avventura è capitata a due che si trovavano senza ancorotto. C'era mare lungo e due frangenti da superare. Il primo ad una cinquantina di metri al largo, in corrispondenza del bassofondo; il secondo lungo la costa.

Portatisi vicino a spiaggia ma ancora lontani dal frangente, hanno ammainato la vela, armato i remi, tirato su deriva e timone ed uno dei due si è messo a vogare per avvicinarsi con la poppa mantenendo la prora al largo. A breve distanza dal primo frangente l'altro si è buttato in mare afferrandosi alla barbetta di prora. Appena in acqua si è lasciato trascinare dalla barca e facendo così il lavoro di un'ancora galleggiante aiutava a mantenere la prora al mare: appena ha potuto toccare fondo si è dato a far forza sulla barbetta per tenere la barca presentata mentre l'altro lavorava sui remi; hanno superato il frangente così, senza imbarcare acqua.

A brevissima distanza da terra anche il secondo è saltato in acqua e con uno sforzo simultaneo sono riusciti a portare la barca in secco.

La seconda avventura è capitata ad altri due che non sono riusciti a mantenere la barca presentata; ad un certo momento il mare se ne è impossessato. I due hanno avuto la sveltezza di portarsi a monte dell'onda in modo che quanto la barca, spinta dal frangente, è stata scaraventata di fianco in ispiaggia essi non sono stati presi fra la barca e il greto.

La barca ha battuto più volte col fianco; la stessa ondata che la portava in costa la ritirava poi al largo per offrirla alla ondata successiva che la sbatteva nuovamente.

La barca si è riempita d'acqua ed i due, una volta a terra, hanno avuto un lavoro pesante e rischioso per portarla in secco. Naturalmente il povero Dinghi si è malamente sconocchiato.

L'avventura peggiore è capitata a due che nella disgrazia possono dire di aver avuto una fortuna, quella di potercela raccontare.

La barca si è rovesciata sul frangente al largo. Albero, vele, remi sono stati strappati dal mare e la barca con la chiglia in su

è andata a picchiare in costa con tale violenza che è stata rapidamente smantellata.

Chiusura.

— Queste terrificanti avventure quando sono avvenute?

— Con mare da scirocco, da libeccio e da maestrale. La spiaggia di Ostia è battuta da tutti e tre questi venti. Sono avvenute con vento fresco e mare agitato, onda lunga e frangente pesante.

— L'unico vento di cui ci si può fidare è dunque la tramontana?

— Anche questa porta i suoi pericoli, se ci si allontana troppo dalla costa, un miglio, due miglia, si trova mare agitato e corrente che porta in fuori.

In quelle giornate non è da fare affidamento sul soccorso di un patino perchè coi soli remi quelle imbarcazioni, che pur tengono bene il mare, non potranno mai portarsi tanto al largo per dare assistenza.

— E allora visto che tutti e quattro i venti sono pericolosi, visto che le manovre sono così complicate, che le barche costano tanto e che di pelle infine ognuno di noi c'è ne ha una sola, non sarebbe meglio rinunciare a navigare col Dinghi sulla spiaggia di Ostia? O per lo meno aspettare che il canale s'ia completato e si possa entrare, uscire, ormeggiarsi in Darsena senza tante fatiche e rischi? In Darsena basterà legarsi al primo anello libero e saltando a terra dare una voce a Gennarino, perchè si occupi lui di tutto il resto!

— Certo che si può rinunciare, anzi se ve lo dice il cuore rinunciate o rimandate *sine die*. Ma se il cuore vi dice diversamente, animo e venite pure ad affrontare il mare!

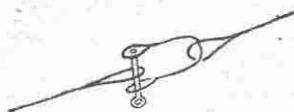
Il mare è un gigante buono, nessuno può pensare di asservirlo o di andare contro il suo volere ma chiunque si sente attratto dal suo fascino può avvicinarsi a lui ed imparare a trattare con lui. Prudenza, riflessione, spirito di osservazione.

Studiate accuratamente la teoria della navigazione a vela,

obbedite a chi comanda la manovra, osservate quello che fanno gli altri, seguite i consigli dei più esperti e vi farete una esperienza.

L'esperienza non ha limiti: avrete sempre qualcosa di nuovo da imparare e potrà insegnarvelo chiunque, anche il più giovane dei marinai o dei pescatori con cui vi accadrà di intrattenervi a parlare di cose di mare.

In Marina vi sono gerarchie inflessibili dove si naviga, dove si combatte, dove si manovra; ma dove si discorre di cose di mare e si parla di mestiere, ognuno può dire la sua ed è utile ascoltare la voce e l'esperienza di tutti per farne propria la parte migliore.



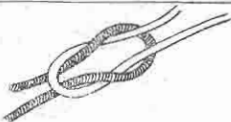
MANIGLIONE

fig.25



REDANCIA

Fig.26



NODO, PIANO

fig.27



PARLATO

Fig.28



MEZZO COLLO

Fig.29



NODO DI SCOTTA

Fig.30



NODO DI BANDIERA

Fig.31



NODO DI ANCOROTTO

Fig.32



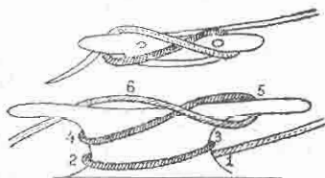
GASSA D'AMANTE

Fig.33



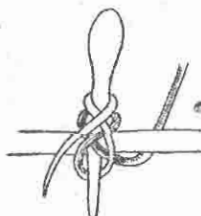
GASSA IMPIOMBATA

Fig.34



DAR VOLTA AD UNA GALLOCCIA

Fig.35



DAR VOLTA AD UNA CAVIGLIA

Fig.36

DIZIONARIO dei termini tecnici usati nel testo

- ABBREVIO** - Quella velocità che in un galleggiante perdura dopo che è cessata la propulsione, o che partendo da fermi, acquista man mano per effetto della propulsione.
- ACCOSTARE** - Cambiar rotta (cambiar direzione, voltare).
- AFFIANCARE** - Ormeggiarsi col fianco ad una banchina, ad un pontile, ad altra imbarcazione.
- ALAMBARDATA** - Propriamente di nave alla fonda: accostata in un senso o nell'altro dovuta alla azione del mare e del vento. La nave alla fonda ha continue alambardate con ritmo pendolare.
- ALARE** - Tirare una cima, un cavo, una catena; (l'azione contraria si dice: filare, cioccare).
- ANCOROTTO** - Piccola ancora in ferro a tre o quattro patte.
- ARMARE UNA IMBARCAZIONE** - Provvederla di tutto ciò che serve per la navigazione: materiale ed equipaggio. Si usa anche nel senso di attrezzare.
- ARMAMENTO** - (v. Sopra), equipaggio di una imbarcazione o nave.
- ASSUCCARE** - Tesare una manovra che si è allentata (contr.: cioccare).
- ATTERRARE** - Dal mare aperto, raggiungere la costa.
- ATTRACCARE** - Ormeggiarsi col fianco ad un pontile, banchina, altra nave o imbarcazione.
- BALUMINA** - Relinga di caduta.
- BANDO** - In bando - di una cima non tesata (contr.: in forza).
- BARBETTA** - Cima lunga dai 10 ai 20 m. che viene assicurata ad un suo estremo ad un anello sulla prora o sulla poppa di una imbarcazione (barbetta di prora, barbetta di poppa).
Serve ad ormeggiare l'imbarcazione e a prendere o dare rimorchio.
- BARRA** - Leva o manovella fissata nella parte superiore del timone; serve a farlo girare sui suoi cardini (agugliotti).
- BEVUTA** - Quando l'imbarcazione sbanda sotto l'azione del vento o del mare e mettendo il bordo sotto il livello del galleggiamento imbarca acqua.
- BOLINA** - Andatura di bolina.
Stringere al vento, navigare quanto più è possibile verso la direzione del vento (40° per le navi non a vele di taglio, 70° per quelle a vele quadre).
- BOMA** - Asta di legno che serve a distendere al vento, bordare, la parte inferiore di una randa.
- BORDARE** - Presentare una vela alla azione del vento.

BORDEGGIARE - Navigare risalendo al vento seguendo l'andatura di bolina alternativamente su di un lato e sull'altro.

BOZZELLO - Carrucola.

BUGLIOLO - Secchiello di legno, metallo o tela.

BUGNA - Ciascuno degli angoli della vela.

CABLOTTO - Cavo d'ormeggio: Lunga cima, una estremità della quale va assicurata all'ancorotto e l'altra va data volta sulla prora della imbarcazione.

CADERE - Il vento cade: diminuisce o cessa del tutto.

CASSA - Della deriva. Scatola parallelepipedale che contiene la deriva e le sue manovre.

CAVATOIA - Puleggia incassata nella estremità superiore dell'albero; vi scorre la drizza della vela o del fiocco.

CENTRO VELICO - Il punto della vela nel quale si può considerare applicata la spinta totale che il vento esercita sulla velatura. Corrisponde al baricentro.

CHIARO - In chiaro - raccogliere o cogliere una cima in modo che possa essere facilmente filata.

COLLO - Il giro completo di una cima intorno ad un oggetto.

CORPO MORTO - Ormeaggio fisso per una nave od imbarcazione. E' composto da un gavitello che sostiene una catenella leggera assicurata ad altra più robusta che giace sul fondo e fa testa sull'ancora.

CUCITURA - Legatura fatta mediante una cima sottile. (Cucitura di una vela sul boma o sulla penna, cucitura fra due tende).

DERIVA - Movimento di traslazione in senso normale alla linea di chiglia, che una nave subisce per effetto del vento e del mare e della corrente.

PIANO DI DERIVA - Piano di metallo o di legno disposto nel senso longitudinale dello scafo per frenare lo scarroccio.

DINGHI - Ingh. Dinghy plur. Dinghies, italiano Dinghi plurale Dinghi. Imbarcazione leggera che usano portare a bordo gli Yachts.

DRITTO DI PRORA - La trave che sale in senso pressochè verticale e collegandosi con la chiglia raccoglie il fasciame.

DRIZZA - Manovra corrente che serve ad alzare la vela (drizza della randa, drizza del fiocco).

FALCHETTA - Orlo superiore del fianco di una imbarcazione. Sulla falchetta sono fissate le scalmiere.

FILARE - Cedere, lasciar scorrere una cima (contr.: alare, tesare, assuccare).

IN FILO AL VENTO - O sul letto del vento, disporsi nella direzione del vento, con prora al vento.

FORZA - In forza; di una cima in tensione (contr.: in bando).

GAFFA - o **MEZZO MARINAIO** - Asta di legno lunga da uno a due metri munita di gancio di bronzo. Serve, per afferrare, raccogliere una cima, un gavitello o per accostare o scostare una imbarcazione ad un molo.

GHIA - Sistema di paranco. Un bozzello corre su di una cima, ad esso è applicato il peso. Una delle estremità della cima è fis-

- sata in un punto di presa detto dormiente, all'altra estremità della cima viene applicata la potenza. Con questo sistema si raddoppia l'effetto della forza applicata.
- GOVERNARE** - Maneggiare il timone per mantenere la nave sulla rotta voluta.
- GRATILE** - Cima cucita alla relinga di una vela per aumentarne la resistenza.
- INFERIRE LA VELA** - Cucirla al boma od alla pennola o al picco.
- LETTO DEL VENTO** - Direzione da cui soffia il vento.
- LANDA** - Ferro fissato al fianco della nave o sul parasartie, sul quale vengono assicurate le sartie.
- MADIERE** - Parte centrale delle ossature trasversali che sostengono il fasciame di uno scafo. Dette ossature vengono chiamate costole, quinti, corbe, rodinate.
- MANIGLIONE** - **MANIGLIONCINO** - Maglia smontabile di una catena. Ha forma di U e si chiude per mezzo di un perno a vite.
- MANOVRA** - **Manovrare** - L'azione di dirigere il movimento di una nave o di un gruppo di navi per scopi ben determinati.
- Lavori che si compiono per far vela, variare la velatura, affondare o salpare le ancore, ecc.
- La parola manovra è comunemente usata per indicare qualunque cavo o cima che sia guarnita all'attrezzatura per compiere un ufficio ben determinato.
- MANOVRE FISSE** - **Sartie**, stralli, ecc.
- MANOVRE CORRENTI** - **Drizze**, **scotte**, ecc.
- MASTRA** - Foro praticato sul ponte o sui banchi della imbarcazione attraverso il quale passa l'estremità inferiore dell'albero.
- MEZZO COLLO** - **Nodo semplice**.
- METTERSI** - Il vento si mette - Il vento si stabilisce, comincia ad azionare (contr. : cadere).
- MICCIA** - Estremità inferiore dell'albero, a sezione quadrata; va ad incastrarsi in apposito alloggiamento detto scassa.
- MURA** - Cima che serve a tendere la bugna di una vela verso il vento. E' usata nelle navi a vele quadre.
- Nelle vele di taglio si usa la dizione per indicare il lato dal quale viene il vento, e nelle voci: mure a dritta, mure a sinistra, punto di mura. (vedi a p. di m.).
- ORZARE** - Accostare verso la direzione dalla quale viene il vento (contr. puggiare).
- PAGLIOLO** - **Pagliolato** - Pavimento della imbarcazione. E' costituito da un traliccio di assicelle di legno e deve essere facilmente sollevabile per sgottare (asciugare) o pulire la barca.
- PARAMEZZALE** - **Asse longitudinale** disposto al di sopra della chiglia. Rafforza la resistenza longitudinale della barca e collega le ordinate (costole, madieri) alla chiglia.
- PARASARTIE** - **Mensole** disposte sui fianchi delle navi a vela, sulle quali vengono assicurate le lande.
- PIE D'ALBERO** - La parte inferiore dell'albero a contatto con la coperta.

PORTARE - Dicesi della vela. A portare, gonfia di vento, in azione.

PRESENTARE - Esporre presentare la prora, la poppa, il fianco al vento o alla corrente.

PUGGIARE - Cambiar direzione accostando dalla parte opposta a quella dalla quale viene il vento (contr. orzare).

PUNGERE - Di una vela. Quando il vento ne sfiora a tratti la parte di sottovento.

PUNTO DI GOLA - La bugna corrispondente al punto in cui il picco si appoggia all'albero.

PUNTO DI MURA - Bugna corrispondente al punto in cui il boma si appoggia all'albero.

PUNTO DI SCOTTA - La bugna della vela corrispondente alla estremità poppiara; in quel punto vien dato volta alla scotta.

REDANCIA - Anello di lamiera a sezione concava che viene inserito in un doppiino (cappio) di cavo di canapa o di acciaio per dar forza al sistema e cioè permettere che altro cavo dato volta nel doppiino non venga a contatto diretto e quindi usuri il cavo di detto doppiino.

RELINGA - Bordo della vela; lato del triangolo o del trapezio. Ogni lato ha la sua particolare denominazione:

RELINGA D'INFERITURA - Il lato lungo la penna o il picco o l'albero.

RELINGA DI BORDAME - Il lato lungo il boma.

RELINGA DI CADUTA - Il lato esterno, balumina.

RIDONDARE - Del vento; cambiare sia pur leggermente di direzione

girando verso poppa (contr.: scarseggiare).

RIVA - A riva, in alto, sull'alberatura.

ROTTA - Direzione tenuta dalla nave.

SARTIR - Manovre fisse - Cavi di acciaio che sostengono l'albero. Partono dal testa d'albero e sono fissate ai fianchi della nave.

SALPARE - Tirare a bordo l'ancora o una catena o un cavo di ormeggio.

SCADERE - Lo spostarsi in senso laterale per effetto del vento o di una corrente marina.

SCASSA - Alloggio sagomato della miccia dell'albero.

SCALMIERE - Forcelle di bronzo o di ferro sistemate sulla falchetta delle imbarcazioni: su di esse fanno forza i remi.

SCARROCCIO - Lo spostamento in senso normale alla linea di chiglia che una nave subisce per effetto del vento e del mare.

SCUFFIA - Capovolgimento di una imbarcazione a vela - far scuffia, capovolgersi.

SCOTTA - Manovra corrente: cima che serve a bordare la vela o ad orientare il boma.

SCARSEGGIARE - Del vento: cambiare, sia pure di poco, di direzione girando verso la prora della nave. Il contrario è; ridondare.

SEGNO - A segno. Al punto giusto, dicesi di una vela, di una manovra corrente o di altra parte mobile di una attrezzatura. Mettere a segno la randa, portare la sua sommità al giusto punto.

SFIEGGIARE - Dicesi di una vela investita dal vento nel senso di taglio. Con vento in prora le vele di taglio sfieggiano; mentre le vele quadre prendono a collo (sono investite di proravia e quindi determinano una spinta contraria alla direzione del moto).

SINGOLARE - Imbarcazione condotta da una sola persona; navigatore solitario.

SPASSARE - La vela, il boma, la penna: portarli da un lato all'altro.

SPINTA DI GALLEGGIAMENTO - La spinta che, per il principio di Archimede, riceve un solido immerso nell'acqua. Spinta positiva, spinta negativa.

STRAMBARE - Tombare: passare il boma da un lato all'altro navigando con vento in poppa. Cambiare le mure.

STRAORZARE - Orzare eccessivamente sino ad oltrepassare la giusta

linea di bolina; sino a portare la vela a sfieggiare o a collo.

SOPRAVVENTO - Dalla parte del vento (contr.: sottovento).

SOTTOVENTO - Dalla parte opposta al vento (contr.: sopravvento).

TRAVERSO DELLA NAVE - Direzione perpendicolare a quella della chiglia, direzione dei madieri.

TRAVERSARSI - Sull'onda, al mare; portarsi con la linea di chiglia in senso normale a quello in cui muove l'onda.

VAREA - Estremità di un pennone, del boma, della pennola, del picco.

VIRAMENTO DI BORDO - Manovra intesa a presentare al vento il bordo che era precedentemente sottovento. Si compie manovrando il timone e le vele. Viramento di bordo in prora - viramento di bordo in poppa.

VOLTA - Dar volta, annodare, legare (contr.: levar volta, sciogliere).

Voci bandite dal linguaggio marinairesco

BABORDO - dire invece LATO SINISTRO.

CARRUCOLA - dire invece BOZZELLO.

CORBA - dire invece CIMA, CAVO.

LEGARE - dire invece DAR VOLTA.

NODO SCORSOIO - dire invece BOCCA DI LUPO.

REMARE - dire invece VOGARE.

TIRARE - dire invece ALARE.

TOLDA - dire invece COPERTA, PONTE.

TRIBORDO - dire invece LATO DITTO.

FARE I GATTINI - dire invece RACCARE.

AVER PAURA - non dirlo.