

Per avere informazioni sui manuali scout editi dalla **Nuova Fiordaliso** potete contattare direttamente la casa editrice **tel. 06/68809208 - fax 06/68219757** e-mail **editoria@fiordaliso.it**
Trovate il catalogo aggiornato in **www.fiordaliso.it**

Libri utili...

BOB BOND, **Il manuale della vela**, Melita editori, La Spezia, 1992
BOB BOND, **Via così**, Arnoldo Mondadori Editore, 1981
LUCIANO PEDULI, **Le vele**, Editrice Portoria, 1996
A CURA DI VELAMARECLUB, **Elementi di navigazione a vela**, MEB, 1995
CLIFFORD W. ASHLEY, **Il grande libro dei nodi**, BUR, 1989
GIORGIO CUSMA, **I nodi dell'Avventura**, Nuova Fiordaliso, 1996

Riviste...

Molto propositivo ed utile **"Il Giornale della Vela"**
Molto chiaro e didattico **"Bolina"**

Siti utili...

www.nauticnet.it/nautic/nostromo/patente/sicure/luc_dimo.htm
www.leganavale.it/portale/sicurezza.asp
<http://www.velanet.it/users/presqueisle/it/fanali.htm>
<http://www.sailormarket.com/dotazioni.html>
<http://web.tiscali.it/no-redirect-tiscali/desideri/manovra-1.htm#vela>
<http://www.nautica.it/info/vela/>

Agesci • Specialità e Brevetti n. 9

Gabbiera



INSERTO di SCOUT AVVENTURA n.2 di Marzo 2003

a cura della redazione di SCOUT Avventura • scout.avventura@agesci.it

Gabbiera

bibliografia



Coordinamento editoriale:

Giorgio Cusma

Progetto grafico:

Giovanna Mathis

Impaginazione:

Giovanna Mathis,

Gigi Marchitelli

Testi di:

Giorgio Cusma

Carlo Volpe

Disegni di:

Giorgio Cusma

Chiara Franzoni

Stefano Sandri

Jean Claudio Vinci

Gabbiere

Il nome suona sempre un po' strano e misterioso ed anche il distintivo con un bozzello (carrucola) e alcune cime rosse, guai a chiamarle "corde", pare parlare solo a pochi iniziati, ma chi è in realtà il **gabbiere**? Sui velieri che un tempo solcavano i mari e gli oceani, il gabbiere era il marinaio addetto alla manovra delle vele di gabbia, cioè le seconde dal basso per ogni albero. Fra gli Scout, il

gabbiere è la guida o l'esploratore che ha approfondito la conoscenza della navigazione su barche a vela in tutti i ruoli e quindi dallo stare al timone e governare la barca, alla manovra delle singole vele e agli altri ruoli forse meno appariscenti, ma utilissimi specie nelle manovre più impegnative come la partenza e l'attracco. Sicuramente le barche a vela che si usano in reparto, per quelli che hanno la fortuna di averle, o che sono disponibili per tutti presso i Centri Nautici Dipartimentali, sono molto meno complesse dell'Amerigo Vespucci, ma comunque quasi sempre permettono ad una Squadriglia di imbarcarsi e di vivere un'avventura ciascuno col proprio ruolo, proprio come per un'uscita nei boschi!



PER CONQUISTARE IL BREVETTO DI GABBIERE, DEVI:

- possedere almeno 4 tra le seguenti specialità: *astronomo, battelliere, carpentiere navale, fa tutto, guida marina, osservatore meteo, nocchiere, nuotatore, pennese, sarto*. L'elenco è indicativo e contiene le specialità che sono alla base delle conoscenze di un gabbiere;
- in particolare il gabbiere è capace di eseguire con competenza **partenze e ormeggi** dal pontile, dalla spiaggia, e da un gavittello;
- sa recuperare un uomo in mare e radrizzare la barca dopo la **scuffia**, cioè il capovolgimento;
- sa nuotare bene e conosce le principali tecniche di salvamento, perché oltre a muoversi con sicurezza in un ambiente

come quello acquatico che non è proprio normale per gli esseri umani, deve essere **sempre pronto ad aiutare qualcuno in difficoltà**.

- Per poter navigare, e non solo per "farsi il giretto" in barca, il gabbiere deve conoscere le **regole della navigazione**, quindi fari, fanali, precedenza... e le **caratteristiche della costa** vicina alla sede del proprio Reparto.
- non sarà certo uno scopritore di nuovi mondi, ma come i grandi navigatori del presente e del passato, è capace di **riportare su carta la rotta seguita e di percorrerne una assegnata**, proprio come un buon esploratore fa sul terreno.

Attrezzatura e dotazione in barca a vela

di Carlo Volpe - disegni di Jean Claudio Vinci

Vedremo ora di seguito quali sono le parti principali di una barca a vela:

Scafo

Lo **scafo** è costruito in modo da consentire alla barca di navigare facilmente sull'acqua, per questo spesso ha la **prua** (la parte davanti) appuntita in modo tale da solcare meglio le onde. La parte di dietro si chiama **poppa** ed è quasi sempre tagliata (**specchio di poppa**). È fondamentale in barca chiamare le cose col giusto nome, non per essere pignoli, ma perché con i termini giusti si individuano facilmente le cose. Altra distinzione è tra la parte che sta sotto la linea di galleggiamento e quindi a contatto con l'acqua (**opera viva**) e la parte sopra questa linea che si chiama **opera morta**. Pensate ai grandi galeoni in legno e allo scricchiolio che si doveva sentire in stiva mentre si andava per mare... sembrava quasi che la parte immersa della nave si lamentasse e per questa ragione la si definisce opera viva. Ancora possiamo sezionare il nostro scafo per lungo e avere quindi una parte di **sinistra** e una di **dritta** (non destra). In ultimo, lo spazio dove ci si muove è detto **pozzetto**.

TIMONE

Il **timone**, sappiamo tutti a cosa serve e cioè a far deviare la barca dalla traiettoria dritta. Se già immaginiamo una bella ruota di timone in legno per le nostre barche di reparto siamo un po' fuori strada. Il timone per le barche medio-piccole è meno poetico ed è composto da tre elementi:

1. la **pala**, ossia quella "lama" affilata che entra in acqua;
2. la **testa** o **anima**, cioè la parte robusta agganciata tramite dei cardini (**agugliotti** e **femminelle**) allo specchio di poppa, che può anche far corpo unico con la pala.
3. la **barra**, che è quella che si tiene in mano e con la quale si governa il timone.

IMPORTANTE: il timone "funziona" solo se la barca ha abbrivio, velocità!



Antenne

Le **antenne** altro non sono che quei pali che servono per tenere distese le vele. Quelli verticali, nel nostro caso solo uno, sono gli **alberi**, mentre quello orizzontale si chiama **boma**. Per tenersi in piedi l'albero ha bisogno di cavetti d'acciaio (**manovre fisse**) che lo fissino sui bordi (**sartie**) e a prua (**strallo**). Per le barche più grosse vi è anche una manovra fissa che va a poppa detta **paterazzo**.

FIG.2

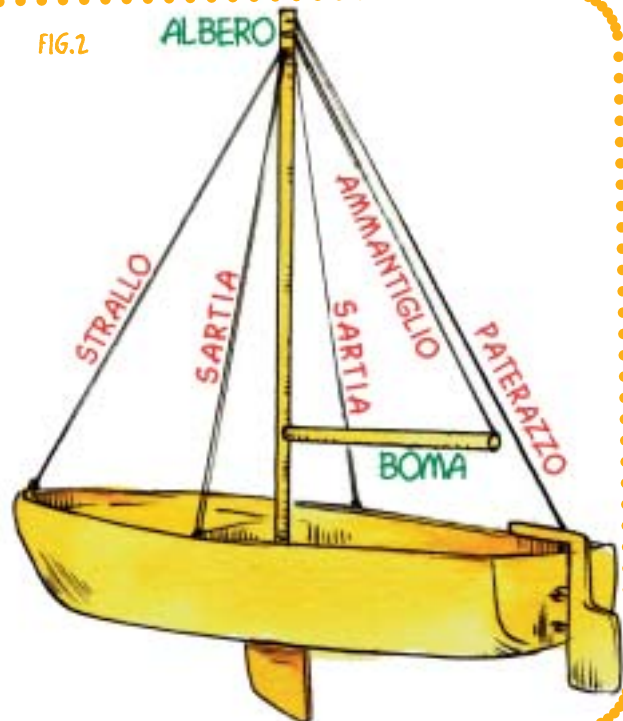


FIG.3



Vele

Passando alle **vele** possiamo distinguere prima di tutto la **randa**, la vela posteriore inserita nell'albero e tenuta tesa dal boma, e il **fiocco**, la vela un po' più piccola che sta a prua. Entrambe servono a spingere la barca in una data direzione e sono regolate secondo la direzione del vento rispetto alla barca. Invece quella grande vela colorata che probabilmente avrete visto issata sulle barche della Coppa America si chiama **spinnaker** e il suo scopo è far aumentare la velocità della barca quando il vento soffia da poppa o quasi (vedi le andature). FIG.3

Manovre

Adesso parliamo di quelle cime (in barca non esistono corde!) che troviamo a bordo: le **manovre correnti**. Quelle che servono per issare le vele si chiamano **drizze** e una volta issate le vele, vanno fissate alla galloccia (quella specie di incudine) con il nodo apposito e poi addugliate in ordine in modo tale da non intralciare durante la navigazione. FIG.4

ATTENZIONE: i marinai vivono anche di tradizioni, quindi la drizza di randa si fissa a dritta e quella del fiocco a sinistra!

Ve ne sono poi altre che servono a regolare le vele: le **scotte**. La scotta della randa, in particolare, è una cima che, attraverso un sistema di bozzelli, permette di lascare (mollare) e cazzare (tirare) la randa facendo meno fatica possibile. Infatti, tramite appunto il circuito attraverso cui passa, si riduce la forza che serve per regolare la vela che, spinta dal vento, sarebbe altrimenti dura da muovere... FIG.5

FIG.4

DRIZZA

DRIZZA DEL FIOCCO

DRIZZA DELLA RANDA

SCOTTA DELLA RANDA

SCOTTA DEL FIOCCO

FIG.5

■ = RANDA
■ = FIOCCO

Dotazioni di sicurezza

Una barca non affronta mai il mare senza pensare alla sicurezza, per cui a bordo vi saranno parecchi oggetti destinati a tale

funzione. Accanto ad un **mezzo marinaio**, una **sessola**, un'**ancora** con una **cima di 30 metri** e qualche altra **cima per ormeggiarsi** si dovranno avere a bordo le dotazioni **obbligatorie**, pre-

viste dal Decreto 5 ottobre 1999 n. 478 "Regolamento recante norme di sicurezza per la navigazione da diporto" (G.U. del 17.12.1999, sono queste che citiamo di seguito.

NAVIGAZIONE NEI FIUMI, TORRENTI E CORSI D'ACQUA:

- 1 GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO PER OGNI PERSONA A BORDO
- 1 SALVAGENTE ANULARE CON CIMA

NAVIGAZIONE ENTRO 1 MIGLIO DALLA COSTA:

- 1 GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO PER OGNI PERSONA A BORDO
- 1 SALVAGENTE ANULARE CON CIMA
- 1 POMPA O ALTRO

ATTREZZO DI ESAURIMENTO (SOLO BARCHE SENZA MARCHIO "CE")

- ESTINTORI (SOLO BARCHE DOTATE DI MOTORE SENZA MARCHIO "CE")

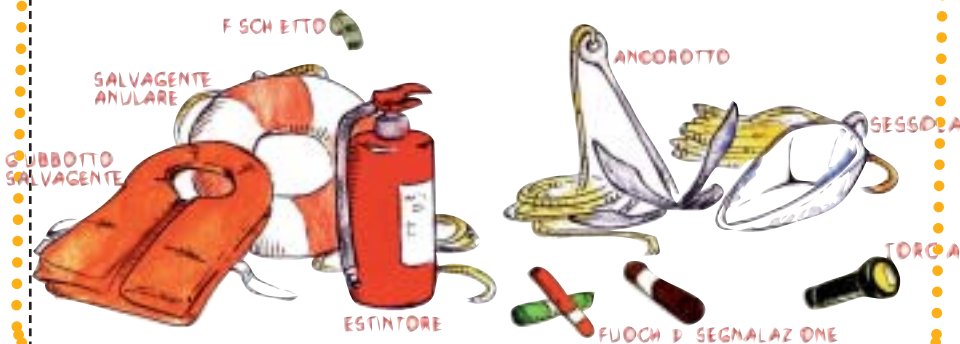
NAVIGAZIONE ENTRO LE 3 MIGLIA DALLA COSTA:

- 1 GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO PER OGNI PERSONA A BORDO
- 1 SALVAGENTE ANULARE CON CIMA

- 1 BOETTA FUMOGENA
- 2 FUOCHI A MAND A LUCE ROSSA;
- FANALI REGOLAMENTARI
- SEGNALE SONORO (FISCHIETTO)
- 1 POMPA O ALTRO

ATTREZZO DI ESAURIMENTO (SOLO BARCHE SENZA MARCHIO "CE")

- ESTINTORI (SOLO BARCHE CON MOTORI A BORDO, SENZA MARCHIO "CE")



Andature e precedenza

di Giorgio Cosma - disegni di Chiara Franzoni e Stefano Sandri

Andature

Con il termine "andatura" si intende la direzione in cui una barca a vela procede rispetto al vento. Questo quanto dicono i sacri testi di terminologia velica... ma forse sarà opportuno spiegarlo con parole più semplici. Su ogni barca lo scafo si intende sempre diviso in due parti: **dritta** (... non destra!) e **sinistra**. Per le andature a vela il centro della barca si intende la **posizione dell'albero**. Detto ciò... il vento incide sulla barca, da dritta o da sinistra è uguale, con un

certo angolo: l'ampiezza di questo angolo determina l'andatura. **FIG.13** Pertanto quando il vento arriva sulla barca a 45° gradi dalla prua (... si parte sempre dalla **pua** per calcolare l'angolo di incidenza) si dice che l'andatura è di **bolina**. Se per caso vi va di azzerare il valore di questo angolo (cioè direzione del vento e direzione barca esattamente contrari) si dirà che siete **controvento** e non solo vi fermerete ma pian piano inizierete a spostarvi all'indietro. Se il vento, con la prua,

Precedenze

Come succede per gli autoveicoli, la cui circolazione è sottoposta a precise regole di precedenza, anche le imbarcazioni ne hanno di simili in

mare. Si tratta di materia complessa riunita in un corposo "**Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare**", qui esamineremo solo alcuni casi di base che riguardano le bar-

forma un angolo di:

- 90° l'andatura sarà al **traverso**.
- 135° si dirà che si procede con andatura al **lasco**.
- 180° l'andatura sarà in **poppa**.

In ciascuna delle andature appena descritte (... ed in tutte quelle intermedie!) le vele dovranno essere regolate in maniera diversa e le persone a bordo (**pesi!**) spostate nel modo corretto. Il tutto per sfruttare al massimo la spinta del vento riducendo al tempo stesso la resistenza idrodinamica.

che a vela. Nelle prossime righe parleremo di "mure", si tratta di un termine velico usato per definire la parte **sopravvento** (...cioè il lato da cui arriva il vento) della barca.



FIG. 1

ANDATURE



DIREZIONE del VENTO



Troppo vicino al vento cominciano a fileggiare

CON IL TERMINE "ANDATURA" SI INTENDE LA DIREZIONE IN CUI UNA BARCA A VELA PROCEDE RISPETTO AL VENTO. QUESTO QUANTO DICONO I SACRI TESTI DI TERMINOLOGIA VELICA... MA FORSE SARÀ OPPORTUNO SPIEGARLO CON PAROLE PIÙ SEMPLICI.

SU OGNI BARCA LO SCAFO SI INTENDE SEMPRE DIVISO IN DUE PARTI: DRITTA (... NON DESTRA!) E SINISTRA. PER LE ANDATURE A VELA IL CENTRO DELLA BARCA SI INTENDE LA POSIZIONE DELL'ALBERO. DETTO CIÒ... IL VENTO INCIDE SULLA BARCA, DA DRITTA O DA SINISTRA È UGUALE, CON UN CERTO ANGOLO: L'AMPIEZZA DI QUESTO ANGOLO DETERMINA L'ANDATURA.

NEL CASO IN CUI DUE BARCHE A VELA SI TROVINO VICINE E DEVONO MANOVRARE PER NON GIUNGERE A COLLISIONE LO FARANNO NEL RISPETTO DELLE SEGUENTI REGOLE DI BASE:



FIG. 2

FIG. 3



attività

attività

UNA BARCA A VELA CHE NAVIGA **CON MURE A SINISTRA** (... RICEVE IL VENTO SUL LATO SINISTRO!) **DEVE DARE LA PRECEDENZA** AD UNA CHE NAVIGA CON MURE A DRTTA. [FIG.2]

NEL CASO IN CUI DUE BARCHE A VELA NAVIGHINO CON LE **STESSE MURE**, QUELLA **SOPRAVVENTO** **DOVRÀ DARE LA PRECEDENZA** A QUELLA SOTTOVENTO. [FIG.3]

NEL CASO CHE, INDIPENDENTEMENTE DAL VENTO, UNA BARCA A VELA NE **SORPASSI** UNA PIÙ LENTA LO POTRÀ FARE MANTENENDOSI **SOTTOVENTO** ALL'ALTRA. [FIG.4]

FIG. 4



Alcuni nodi per la nautica

di Giorgio Cosma - disegni di Chiara Franzoni

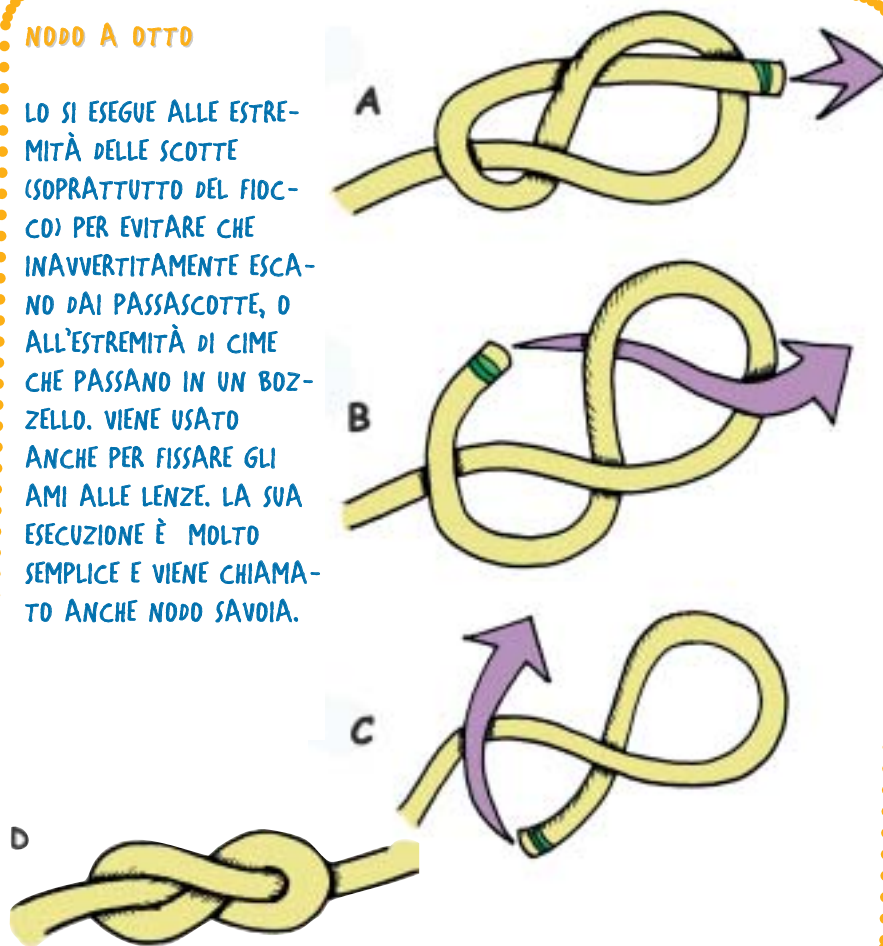
Non si può parlare di nautica, di barche ed i marinai senza pensare ai nodi. L'arte dei nodi infatti si concretizza soprattutto per gli utilizzi di bordo: alzare, aprire e chiudere vele... ormeggiare... fissare il carico... orna-

re arnesi di uso comune... sono tutte operazioni che hanno a che fare con cavi, cime, barbette. Nella marineria di oggi resiste ancora una cultura del nodo, ma molto ridotta rispetto al passato, ed applicata soprattutto

nel mondo della vela agonistica e di diporto. Tra i nodi, con cui si inizia la scoperta di tale arte, vi proponiamo di seguito, iniziando dal più semplice per aumentare poi la difficoltà:

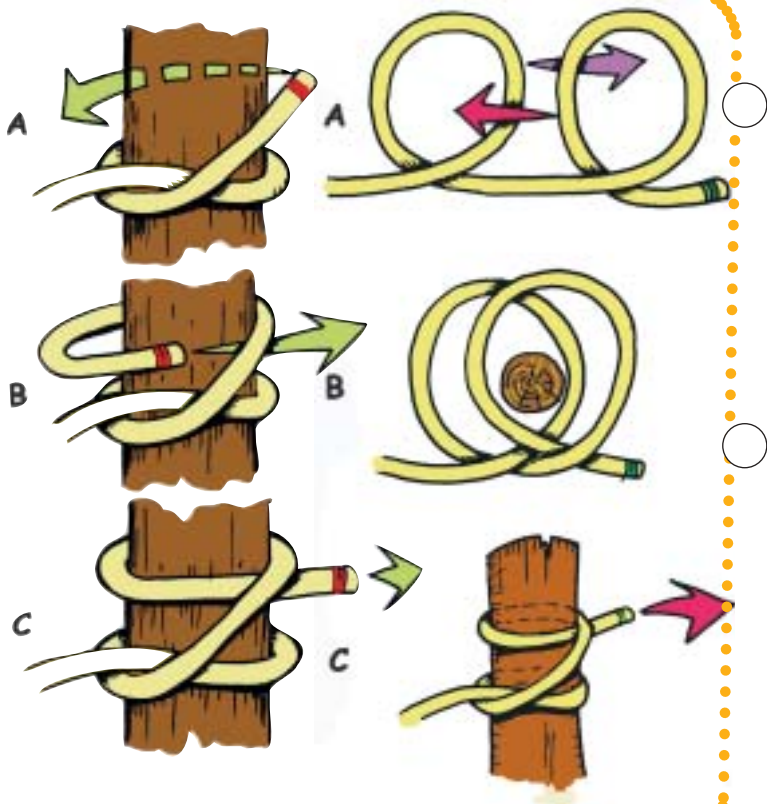
NODO A OTTO

LO SI ESEGUE ALLE ESTREMITÀ DELLE SCOTTE (SOPRATTUTTO DEL FIOCCO) PER EVITARE CHE INAVVERTITAMENTE ESCANO DAI PASSASCOTTE, O ALL'ESTREMITÀ DI CIME CHE PASSANO IN UN BOZZELLO. VIENE USATO ANCHE PER FISSARE GLI AMI ALLE LENZE. LA SUA ESECUZIONE È MOLTO SEMPLICE E VIENE CHIAMATO ANCHE NODO SAVOIA.



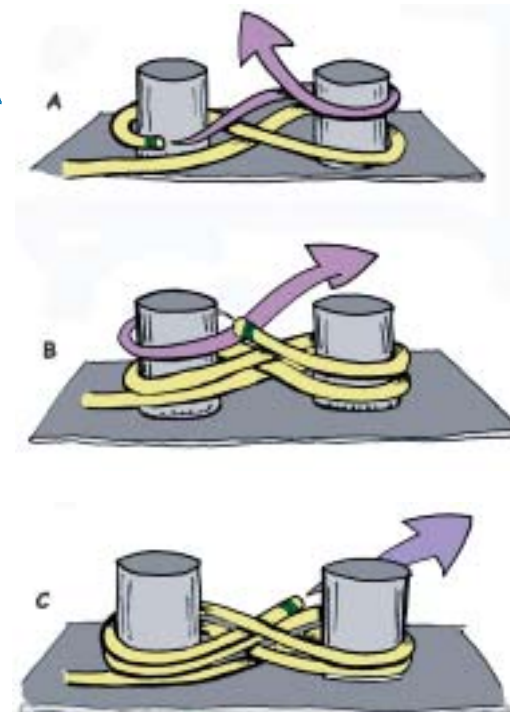
PARLATO

TROVA MOLTISSIMI IMPIEGHI OGNI VOLTA CHE SI DEVE ASSICURARE UNA CIMA AD UN PUNTO FISSO. PER L'ORMEGGIO PUÒ VENIR UTILIZZATO SU UN PALO, UN ANELLO O UNA BITTA D'ORMEGGIO. OFFRE IL VANTAGGIO DI UN'OTTIMA TENUTA, SPECIALMENTE SOTTO SFORZO, E DI FACILITÀ NELLO SCIOLGIERLO.



DAR VOLTA SU BITTA

DAR VOLTA SIGNIFICA FISSARE UNA CIMA AD UN OGGETTO PER COSTITUIRE UN VINCOLO SICURO E FORTE. NELLA MANOVRA DI ORMEGGIO LA PARTE DI CIMA CHE VIENE FISSATA A TERRA GENERALMENTE SI CHIUDE CON UN PARLATO O UNA GASSA D'AMANTE, A BORDO INVECE LO SI FA SULLE BITTE (PARTE DI ATTREZZATURA COSTITUITA DA DUE ELEMENTI CILINDRICI UNO VICINO ALL'ALTRO... MA PUÒ PRESENTARSI CON DIVERSE FORME, COMUNQUE SEMPRE ABBASTANZA SIMILI) FATTE APPOSTA PER DAR VOLTA IN MANIERA VELOCE. È FACILE DA LIBERARE QUANDO SI DEVE TOGLIERE L'ORMEGGIO ANCHE CON LA CIMA TESA.



GASSA D'AMANTE

CON QUESTO NODO ENTRIAMO NEL CAMPO DI QUELLI UN PO' PIÙ DIFFICILI, INFATTI NELL'ESEGUIRLO È FACILE SBAGLIARE. LO SI FA QUANDO SI HA BISOGNO DI AVERE UN'ASOLA DI BUONA TENUTA. MOLTO VERSATILE NELL'IMPIEGO: ASOLA PRONTA DA INFILARE IN UNA BITTA O ALTRO PER L'ORMEGGIO, IMBRACATURA DI EMERGENZA PER SOLLEVARE UN PESO... UNA PERSONA.

