

Volete 'mparà ann'a 'n barca?

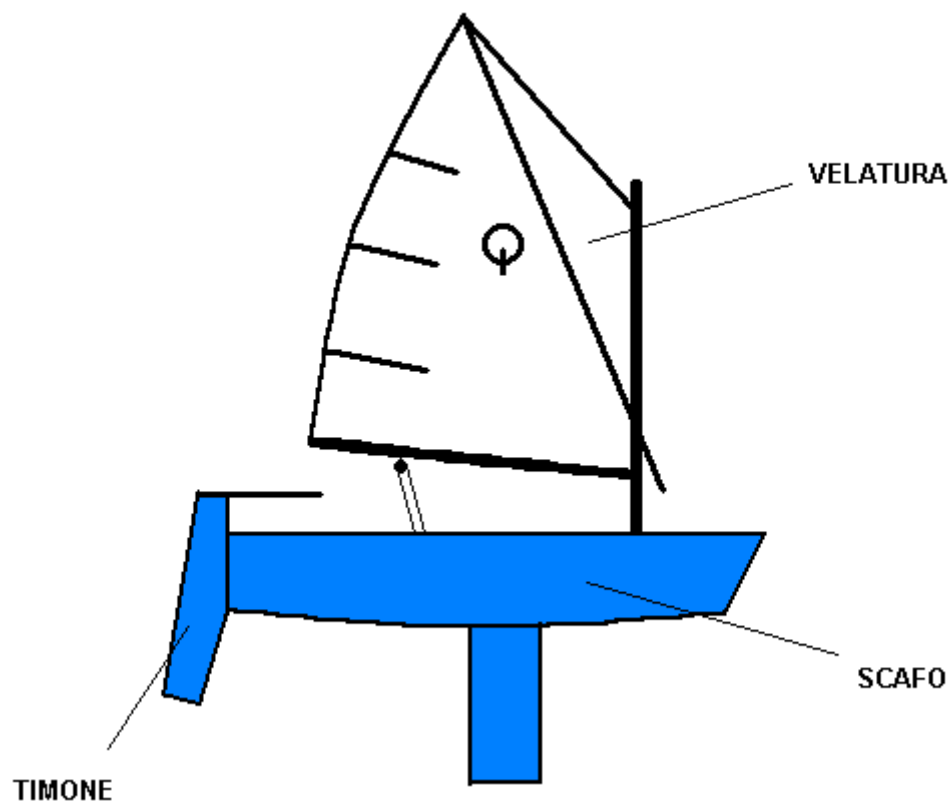
CORSO DI BASE

Informazioni tratte da internet (vari siti di nautica)
Impaginazione a cura di Andrea De Benedictis

L'imbarcazione

Una Imbarcazione a vela di qualsiasi tipo e misura é composta da tre parti fondamentali:

- a) **lo scafo**, che genera il sostentamento e la galleggiabilità per l'equipaggio e le cose trasportate.
- b) **la velatura**, che genera la propulsione.
- c) **Il timone**, mezzo di governo indispensabile per condurre l'imbarcazione e fondamentale per il funzionamento sinergico dell'insieme barca, vento ,acqua.



Lo scafo

Quando il profano parla di barche, si riferisce generalmente a scafi, infatti nella cultura media uno scafo senza remi, senza motore o senza vele é, per i più, sempre e comunque una barca.

Nel mondo della nautica, in senso consumistico il concetto é lo stesso, ma nel gergo marinaresco una barca prende il nome dalle molteplici combinazioni che si possono ottenere con tipologie diverse di scafi e organi propulsori :

motoscafi, pilotine, entro bordo, fuoribordo, ecc... se la propulsione é a motore, sloop, cutter, yawl, golette, derive, ecc... se la propulsione é a vela, motorsailer o motovelieri se la propulsione é mista.

Vediamo come é costituito lo scafo di una barca.

La linea di galleggiamento è la linea che il pelo libero dell'acqua disegna sullo scafo che galleggia e che divide lo scafo in due parti:

- l'**opera viva**, (carena), sotto il pelo dell'acqua,
- l'**opera morta**, (bordo libero), sopra il pelo dell'acqua.

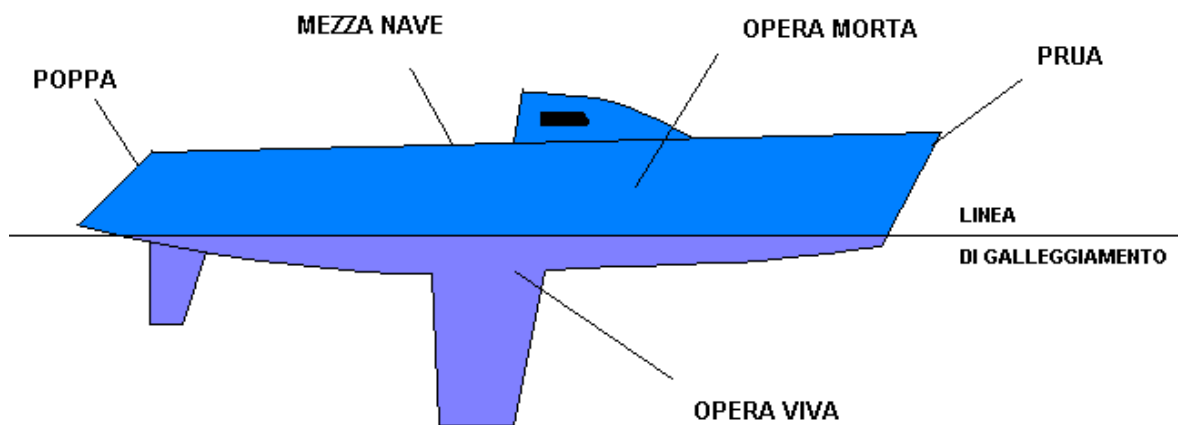
L'opera viva é tale perché, col proprio volume, genera attivamente e continuamente, spinte verso l'alto in proporzione all'acqua che sposta galleggiando e navigando.

L'opera morta invece non contribuisce costantemente e attivamente all'equilibrio dell'imbarcazione.

Le caratteristiche di una barca veloce sono date dalla forma dell'opera viva , ancora prima che dalle vele o dal motore.

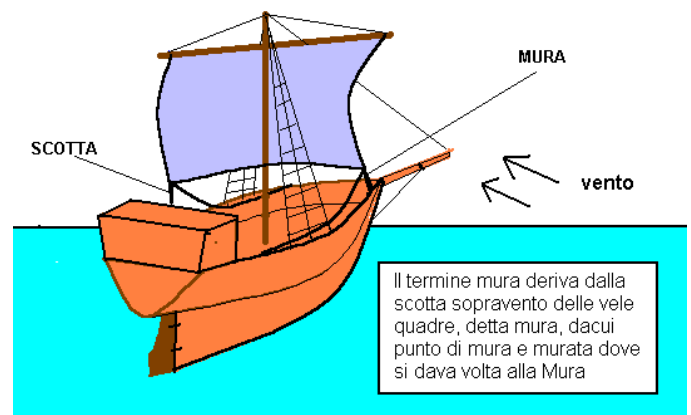
Diversi nomi accompagnano le varie parti dello scafo anche da davanti a dietro:

- **Prua**, la parte anteriore.
- **Mezza nave**, la parte centrale.
- **Poppa**, la parte posteriore.



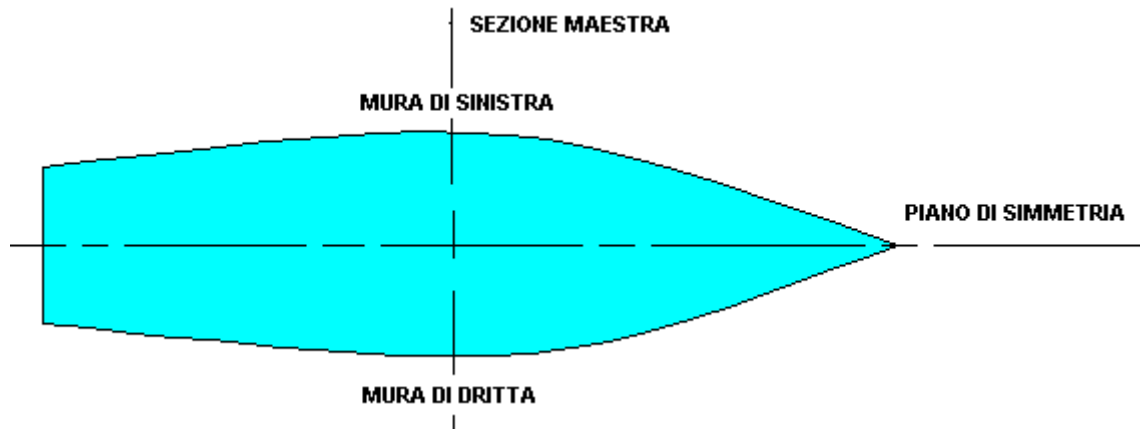
Da destra a sinistra:

- **Murata di dritta**, fianco destro. (si dice murata, perché sui bordi della nave, i grandi velieri a vele quadre, fissavano una particolare cima detta mura, che doveva esporre al vento la vela, e da qui prendere il vento a destra o a sinistra, ancora oggi si dice: "... avere mura dritta o sinistra...").
- **Murata di sinistra**, fianco sinistro.



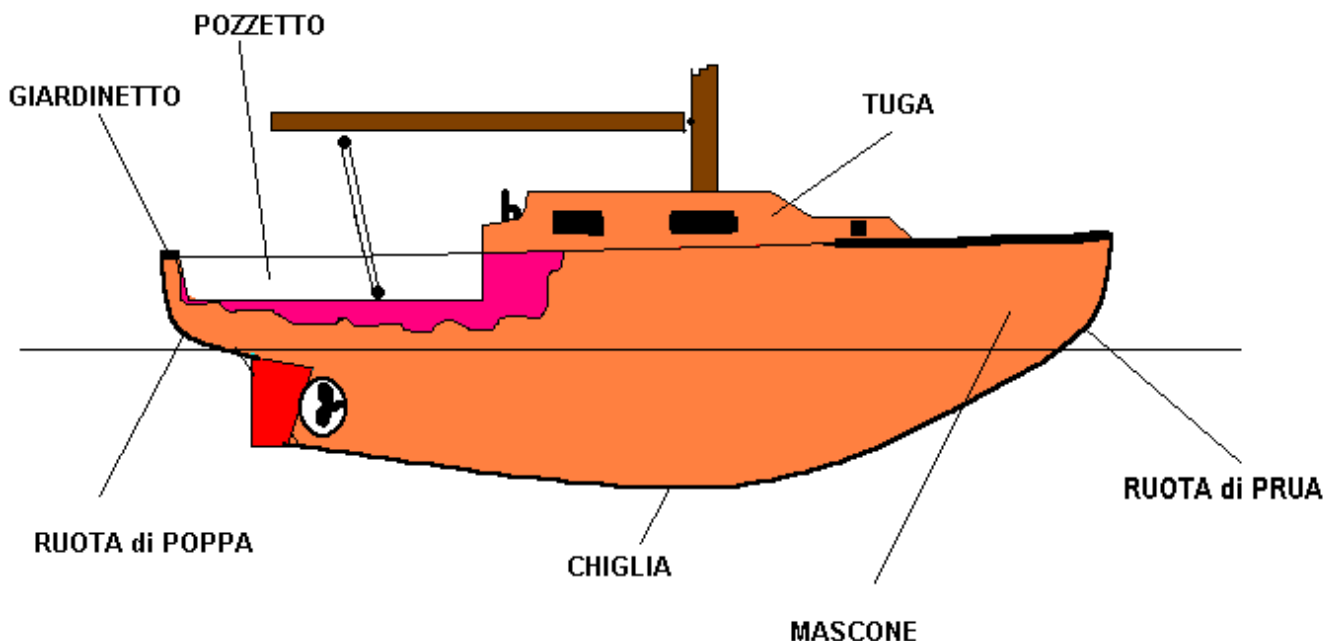
Le sezioni importanti sono:

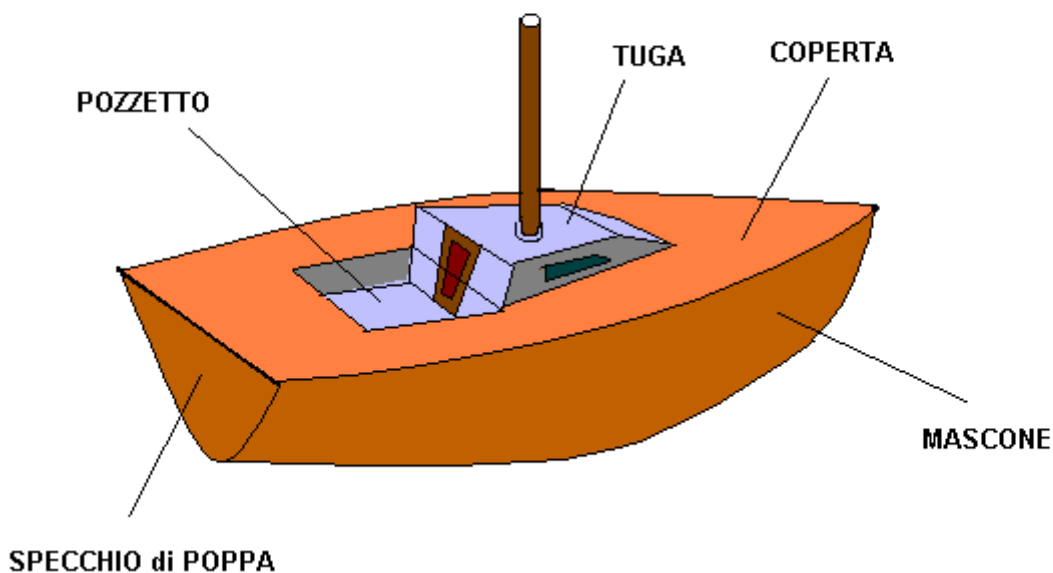
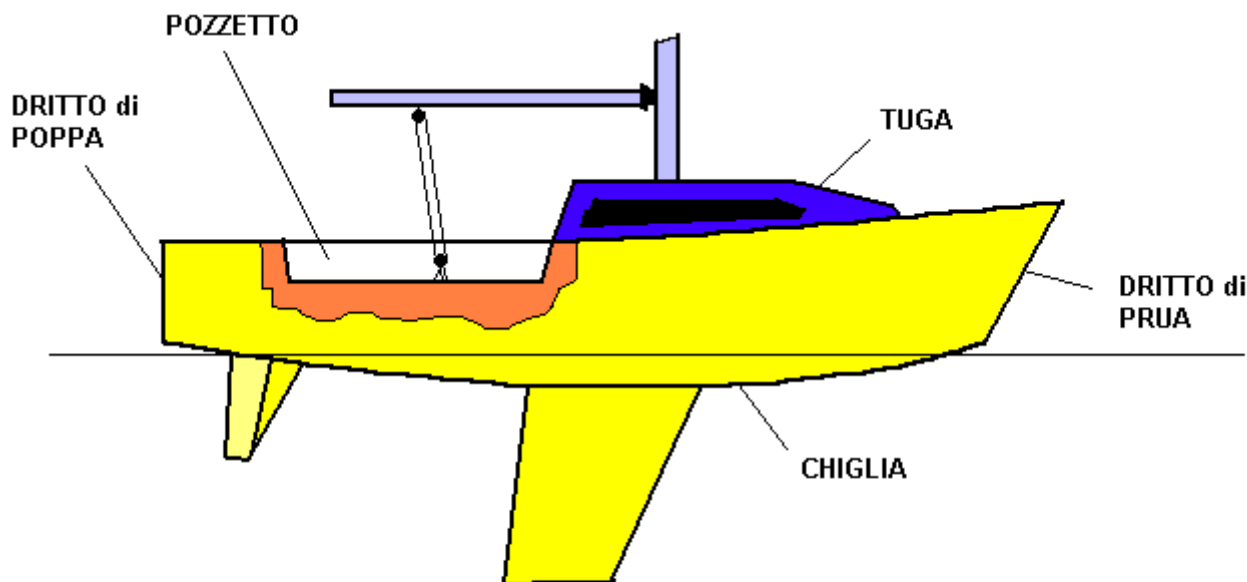
- **Sezione di simmetria**, individuata dal piano perpendicolare a quello dell'acqua, orientato longitudinalmente e passante per il centro dello scafo.
- **Sezione maestra**, individuata dal piano perpendicolare al piano di simmetria e a quello dell'acqua, attraversa la barca nel punto di massima larghezza.



E da sotto a sopra:

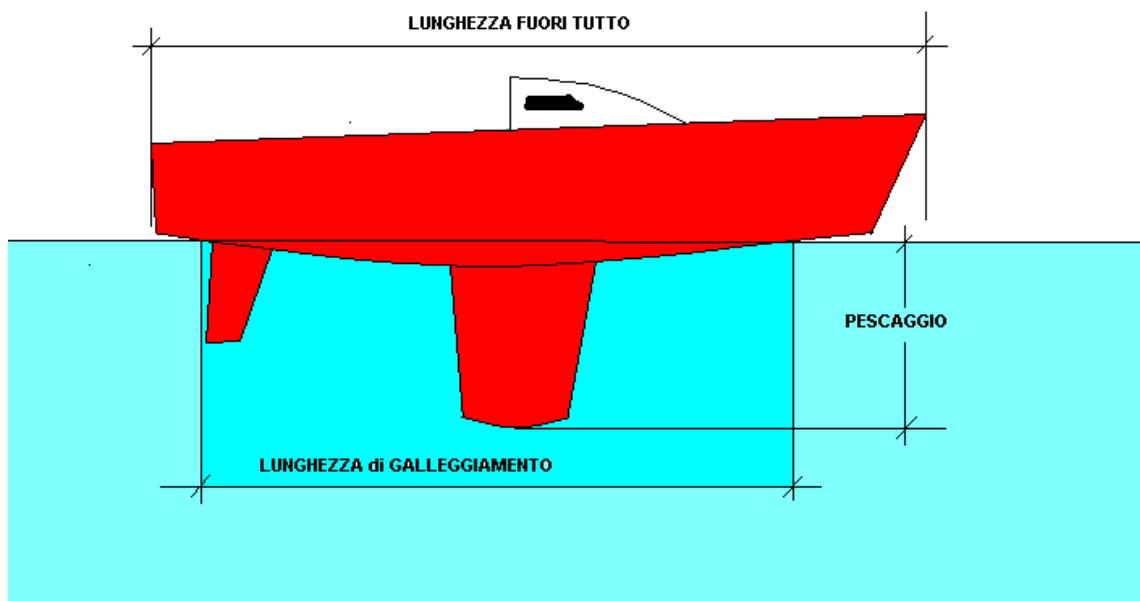
- **Chiglia**
- **Masconi**, possiamo definirli le guance dello scafo.
- **Giardinetto**, si definisce così la porzione dei lati di poppa, destra e sinistra sovracoperta, prende questo nome per il fatto che sulle grandi navi del passato in questo punto, riparato dal mare durante la navigazione venivano curati vasi di piante e fiori.
- **Ruote (che possono essere di prua e di poppa)**
- **Dritti (di prua o di poppa)**
- **Coperta**, il "pavimento" della barca.
- **Pozzetto**, zona protetta, aperta , soto il piano di coperta, delle piccole e medie imbarcazioni ove l'equipaggio manovra.
- **Tuga**, rialzo della coperta a guscio di tartaruga, aumenta l'altezza dello spazio sottocoperta.





Le parole che fondamentalemente definiscono le misure di una barca sono:

- **Lunghezza fuori tutto**, é la massima lunghezza misurabile fra due piani paralleli fra loro e perpendicolari all'acqua, che tocchino a prua e a poppa i primi maggiori estremi.
- **Lunghezza al galleggiamento**, é la lunghezza della linea sottesa fra i due punti più estremi di prua e poppa coincidenti col pelo libero dell'acqua, cioè con la linea di galleggiamento.
- **Dislocamento**, é il peso di liquido spostato dalla carena, pari al peso esatto della imbarcazione.
- **Stazza**, é il volume del possibile carico ed é espresso in peso in quanto ci si riferisce al peso di un particolare legname che per il suo peso specifico occupava il volume di 2,88 metricubi per tonnellata.

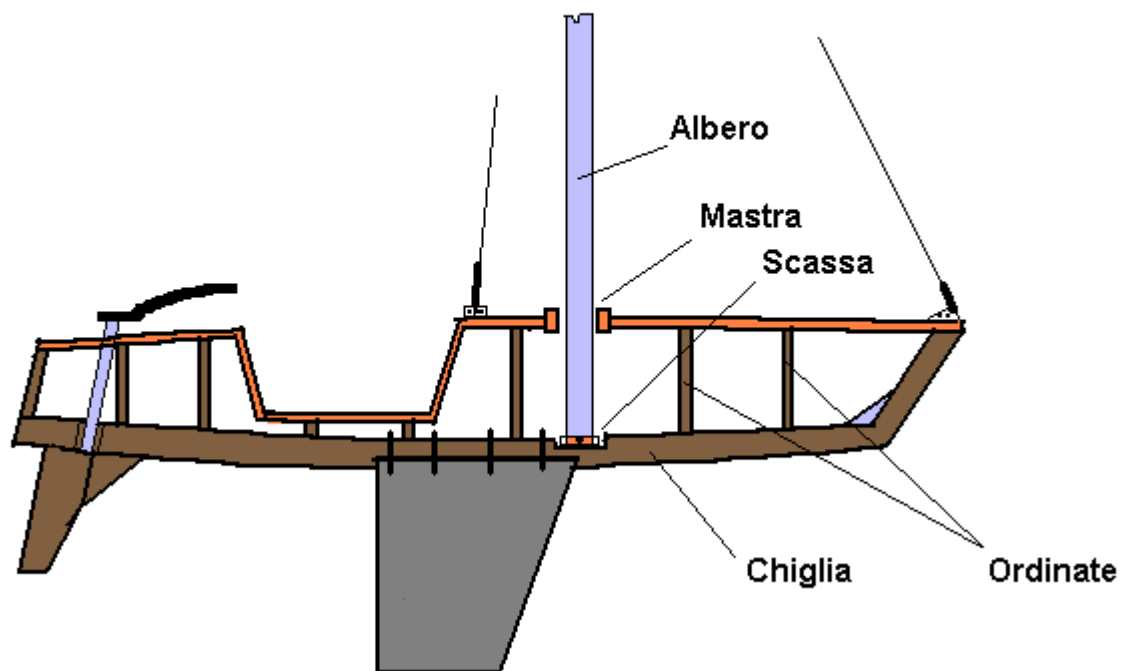
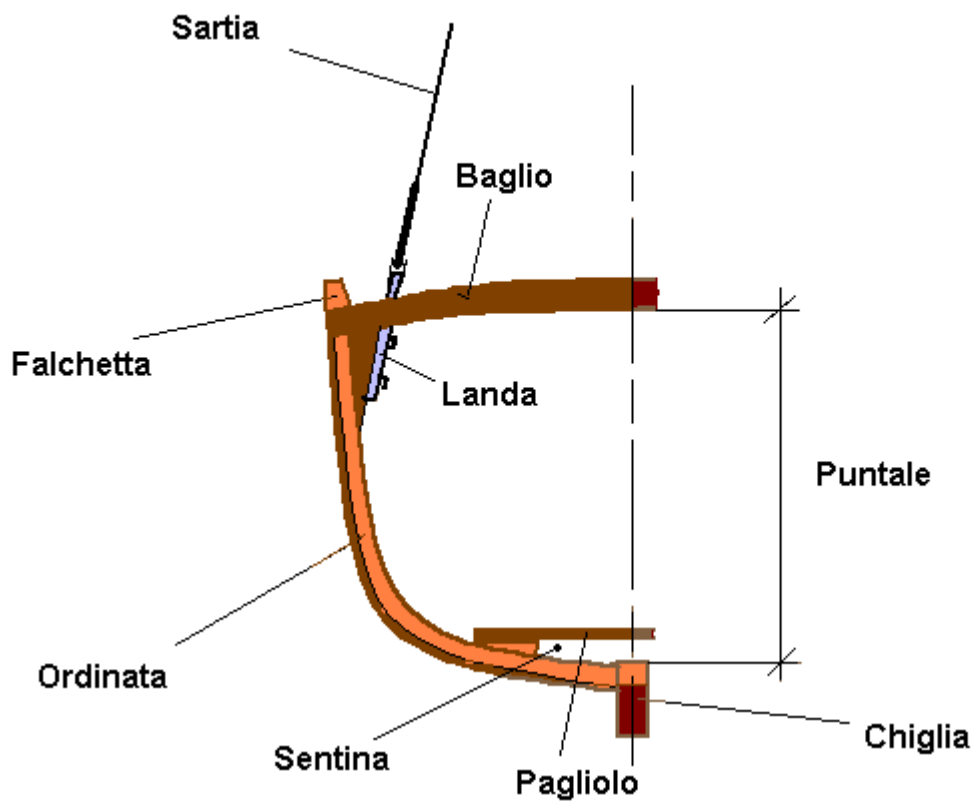


Qui abbiamo l'occasione di far notare che tutto ciò che si riferisce al glossario nautico, deriva dalla vecchia marineria a partire dal XVI° secolo. Infatti la stazza deriva dalla capacità di trasporto di legname delle prime imbarcazioni mercantili.

Gli scafi possono essere costruiti con diverse tecnologie: legno, acciaio, alluminio, fibre di vetro e resine, compositi sotto vuoto ecc..

I particolari costruttivi dello scafo, possono cambiare nome a seconda della tecnica usata nella costruzione, per cui noi faremo riferimento a quelli comuni e importanti.

- **Chiglia**, é la spina dorsale della barca da cui partono le costole, dette ordinate.
- **Ordinate**, sono le costole su cui viene fissato il fasciame di legno che forma lo scafo della barca. Nel caso di imbarcazioni di materiale diverso sono semplicemente di rinforzo alla struttura.
- **Puntale**, é il puntello alla coperta che poggia sulla chiglia, ormai usato solo come termine riferito alla sua misura, importante riferimento nei calcoli della stazza.
- **Baglio**, é l'arco che sostiene la coperta, ad esso fa riferimento una misura di larghezza della barca in un punto qualsiasi della sua lunghezza. Il punto di baglio massimo é il punto sulla lunghezza della barca in cui la larghezza dello scafo é massima.
- **Mastra**, é il foro di coperta attraverso il quale passa l'albero della barca.
- **Scassa**, é il punto di appoggio dell'albero alla chiglia.
- **Pagliolo**, é il piano di calpestio sottocoperta.
- **Sentina**, é lo spazio che si trova fra i paglioli, che formano il pagliolato, e la chiglia, dove ogni marinaio conserva la scorta di acqua o di vino fresco.



Non esistono buchi o fori in uno scafo, ma solo:

- **Ombrinali**, scarichi acqua dalla coperta al mare.
- **Boccaporti**, passaggi per l'equipaggio da sopra a sottocoperta.
- **Osteriggi**, areazioni e illuminazioni per i vani sottocoperta.

- **Prese a mare e passascafo**, tutti quei fori sulla opera viva che caricano o scaricano le acque di utilizzo a bordo.
- **Cubia**, che vuol dire occhio, infatti nel passato era l'occhio della barca che vegliava sulla navigazione, oggi é l'uscita della cima o della catena per l'ancora o l'ormeggio.

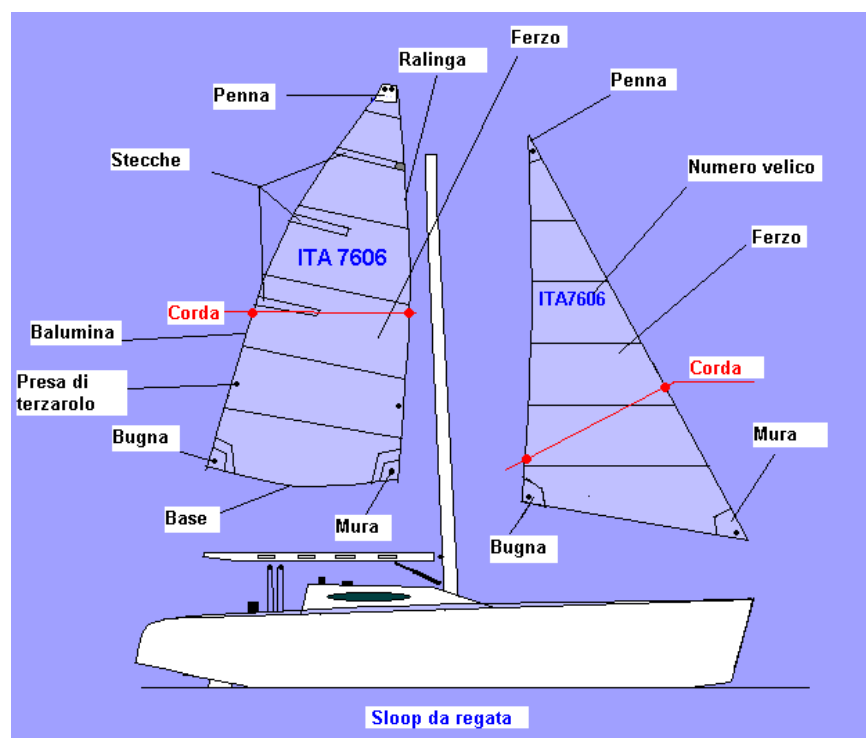
L'attrezzatura

Vele,albero e manovre

Come per lo scafo ora impariamo a conoscere il glossario sulle parti principali delle vele e dell'alberatura di una imbarcazione moderna come lo sloop di oggi, armata con randa Marconi e fiocco.

Vele

- **Ferzo**, un settore fra le cuciture.
- **Penna**, l'estremità superiore.
- **Mura**, l'estremità inferiore all'ingresso del vento.
- **Bugna**, l'estremità inferiore all'uscita del vento.
- **Ralinga** (o gratile), caduta fra penna e mura.
- **Balumina**, caduta fra penna e bugna.
- **Base**, il tratto compreso fra bugna e mura.
- **Stecche**, i rinforzi di materiale elastico, inseriti in apposite tasche, che aiutano la vela ad impostare il profilo alare.
- **Corda**, la linea immaginaria che unisce la balumina alla ralinga.
- **Prese di terzaroli**, sono gli occhielli che cuciti in prossimità della balumina e della ralinga a circa un terzo della altezza della vela, permettono di ridurre la superficie della velatura in caso bisogni diminuire lo sbandamento dell'imbarcazione.



Ricordatevi che:

Una vela non va montata o smontata ma si arma e si disarmo.

Una vela non si tira ne su ne giù ma si issa o si ammaina.

Qui di seguito una breve descrizione delle vele più comuni :

Randa

Vela di forma triangolare issata a poppavia dell'albero.

Fiocco

Termine generico di una vela di prua (cioè a pruvavia dell'albero) a taglio triangolare; normalmente inferita lungo lo strallo, assume nomi diversi a seconda delle dimensioni, della forma, del peso del tessuto e del suo uso specifico (genoa leggero o pesante, fiocco 1, 2, 3, olimpico, trinchetta, yankee, tormentina, ecc.).

Tormentina

Piccola vela triangolare di prua (fiocco), di tessuto particolarmente robusto tale da potere essere tenuta issata anche in condizioni di vento forte o burrasca.

Genoa

E' il fiocco di bordo dalle maggiori dimensioni, con una lunga base così che la bugna, nelle andature di bolina, è a poppavia dell'albero di una distanza pari anche alla metà di quella tra l'albero stesso e il punto di mura (genoa al 150%); così chiamato dagli inglesi, deve il suo nome alla città di Genova dove fu utilizzato per la prima volta nel 1926 in occasione delle regate internazionali di febbraio.

Spinnaker

Grande vela di prua utilizzata nelle andature portanti e perciò molto concava; è caratterizzata da un taglio simmetrico che ricorda un triangolo isoscele dai lati curvi verso l'esterno (le spalle dello spi); costruita in leggerissimo nylon (tessuto che può essere colorato senza alterarne le caratteristiche) può avere un'area grande oltre il doppio del genoa ed è murata fuori bordo mediante l'uso del tangone.

Gennaker

Vela di prua dalle notevoli dimensioni e di forma asimmetrica che viene murata come un genoa non inferito. Viene utilizzato con andature dal lasco alla bolina larga.

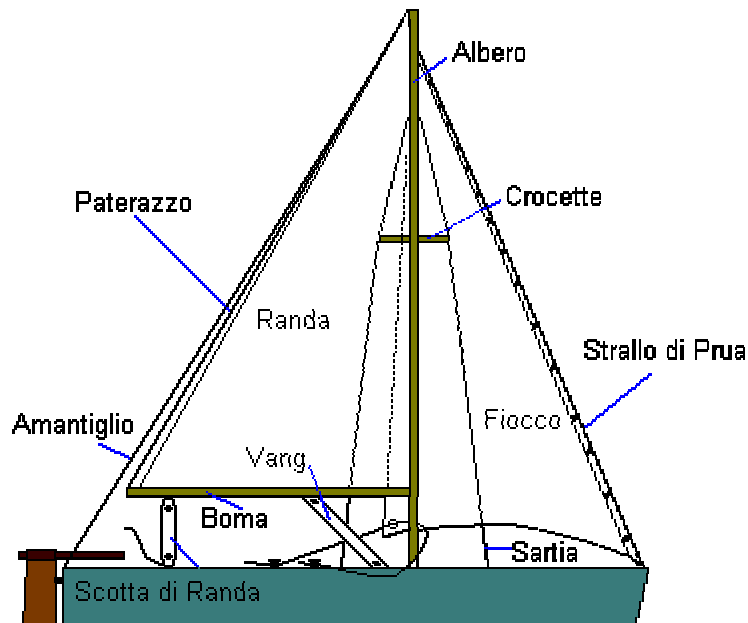
L'alberatura

- **Albero**, in legno, alluminio o fibre composite sostiene la vela ed è la spina dorsale della propulsione.
- **Boma**, tiene tesa la randa fra bugna e mura, è collegato all'albero in modo da potersi orientare sia sul piano verticale che orizzontale.

- **Crocette**, servono a distribuire i carichi in modo che l'albero non fletta o si spezzi sotto il carico delle vele.
- **Sartiame**, i cavi solitamente in acciaio che sostengono l'albero.(fanno parte delle manovre che vedremo di seguito).

Tutta l'attrezzatura che serve a sostenere ed a governare le vele quindi albero, cavi e manovre è divisa in due categorie ben distinte :

- Manovre Fisse (strallo, sartie, albero).
- Manovre Correnti (amantiglio, drizze, scotte, vang).



La tecnica

La regolazione delle vele

Due definizioni fondamentali:

- **ORZARE**: Avvicinare la prua dell'imbarcazione alla direzione del vento.
- **POGGIARE**: Allontanare la prua della barca dalla direzione del vento.

A bordo della barca si dice lato **Sopravvento** quello da cui spira il vento e lato di **sottovento** il lato opposto.

Al fine di sfruttare al massimo la forza messa a disposizione da Eolo dobbiamo sempre fare in modo che la vela sia esposta al vento nel migliore dei modi. L'angolazione e la forma della vela rispetto al vento devono consentire un flusso d'aria che si distribuisce su entrambe le faccie.

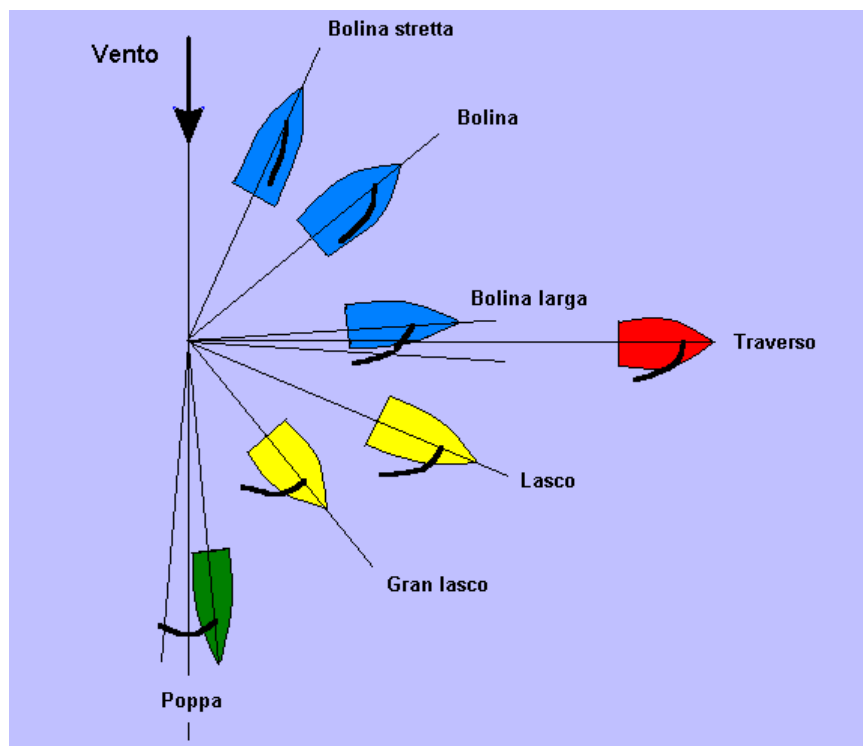
Per muovere le vele dobbiamo **Cazzare** (tirare) o **Lascare** (mollare) le scotte. Più il vento proviene da poppa e più lascheremo le scotte. Più il vento proverrà da prua e più le cizzeremo. E le cizzeremo fino a quando la balumina non avrà smesso di dileggiare (vibrare)

Strumenti per verificare se la vela è regolata bene (messa a segno o bordata) sono i **segnavento**. Essi sono delle piccole striscioline di stoffa fissate a circa 15-30 cm di distanza dall'inferitura sia su un lato che sull'altro della vela. Devono restare il più possibile dritti e non devono fileggiare. Quando sventolano staccati dalla vela, vi è turbolenza. Per una vela bordata alla perfezione occorre che i segnavento sopravento (quindi nella faccia della vela che riceve il vento) siano sul punto di sventolare.

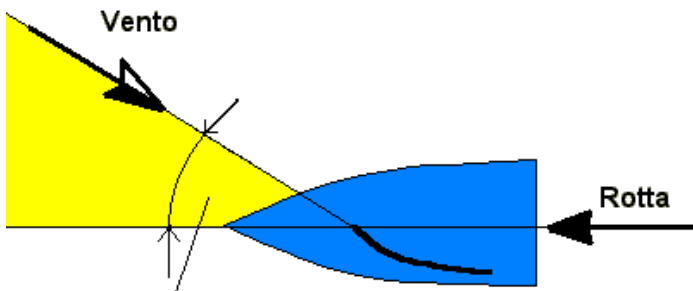
Le andature

Il vento visto da bordo

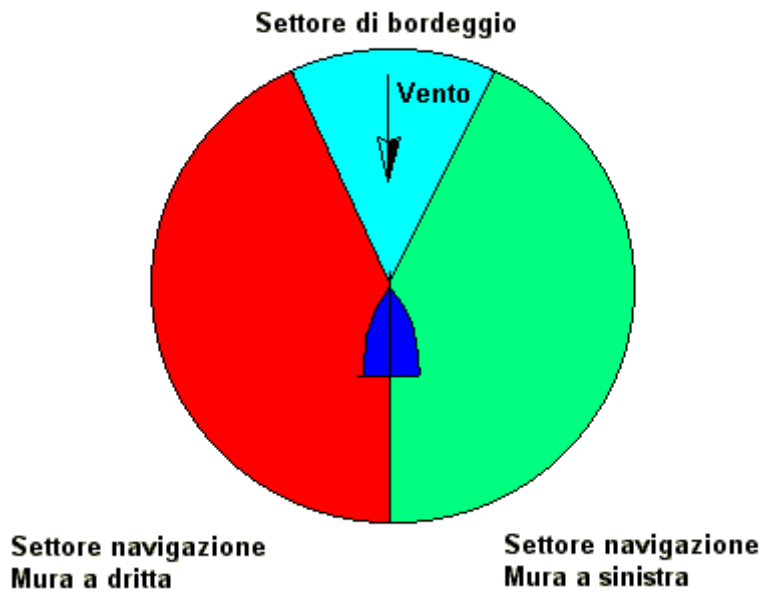
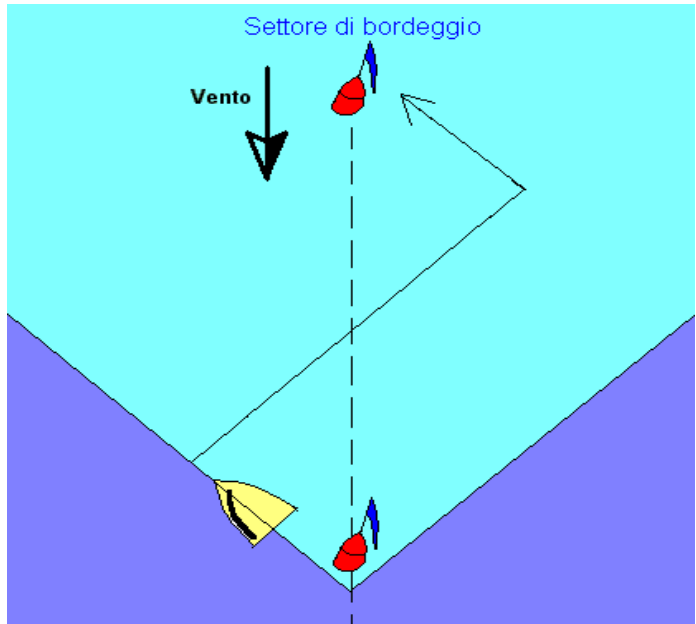
Le andature della barca a vela identificano la direzione che questa assume rispetto a quella del vento, mentre con i termini "**Mura a dritta**" e "**Mura a sinistra**" si definisce se il vento giunge rispettivamente sul bordo di destra o di sinistra della barca. Come si vede in figura le andature cambiano nome man mano che il vento passa da essere quasi contrario a completamente a favore. Passeremo così gradatamente dalle andature di **Bolina**, a quella al **Traverso**, per poi giungere **In poppa** passando per i **Laschi**.



Naturalmente esiste un limite per cui la barca non riesce a navigare controvento. tale limite è dato dall'angolo minimo che la barca può stringere di bolina.



Angolo con cui la barca stringe il vento, nell'andatura di bolina stretta raggiunge il suo valore più basso, è caratteristico di ogni barca e più l'angolo è stretto e più si dice che l'imbarcazione sia boliniera. Più è stretto il vento e meno strada si deve percorrere nella zona di bordeggio per raggiungere una meta sopravvento



Vento apparente

Quale sarà l'andatura più favorevole per il velista?

Tutti sarebbero pronti ad indicare l'andatura di poppa, cioè quella col vento da poppa, in realtà questa è l'andatura che si cerca di evitare, in quanto per la stragrande maggioranza delle volte è l'andatura più lenta.

Per capire il perché bisogna inserire nel glossario del velista la definizione di **Vento Apparente**.

L'Apparente è il vento fittizio la cui velocità è data dalla componente della velocità della barca e della velocità del vento reale. L'apparente è il vento che effettivamente lambisce le vele.

In bicicletta:

se il vento è 10 nodi, e pedaliamo contro vento ad una velocità di 10 nodi, sul nostro volto avremo un vento apparente di 20 nodi e una bandierina su di un'asta collegata alla bicicletta garrirà più forte di quanto non facesse a bicicletta ferma;

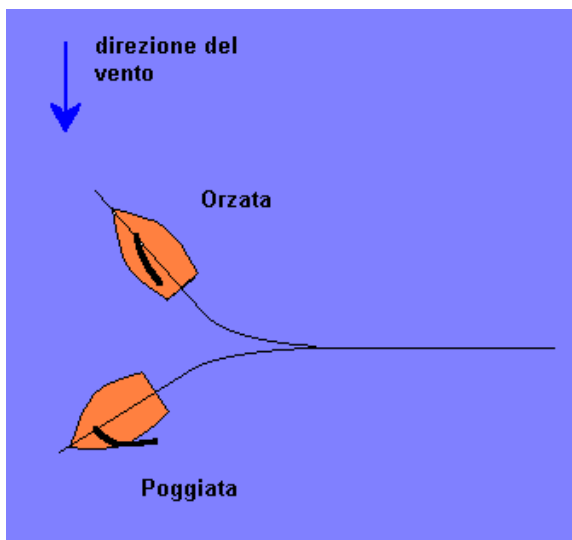
se il vento è 10 nodi, e pedaliamo a favore di vento alla velocità di 10 nodi, sul nostro volto l'apparente sarà nullo e la bandiera sarà floscia lungo l'asta.



Se aumenta la velocità dei filetti d'aria sulla vela, aumenta anche la forza con cui questa porta la barca, quindi il fatto che l'apparente aumenti o diminuisca influirà notevolmente sulla velocità della nostra navigazione.

Se ci sono 10 nodi di vento reale e navighiamo al traverso con una velocità di 5 nodi, dando ordine al timoniere di **poggiare** per andare in poppa, avremo una diminuzione dell'apparente dei 5 nodi della velocità che avevamo, quindi la nostra propulsione diminuirà e con essa la nostra velocità.

Se dal traverso ordineremo al timoniere di **orzare** fino ad andare di bolina, l'apparente crescerà, facendo quindi crescere la propulsione e con essa la velocità.



La cosa più bella è che aumentando la velocità tornerà ad aumentare l'apparente, che aumenterà la velocità, che aumenterà l'apparente che aumenterà la velocità che...ecc..ecc... , fino a che per questioni di resistenza di avanzamento nell'aria, e per la lunghezza dello scafo le forze in gioco si equilibreranno e si arresterà l'aumento di velocità.

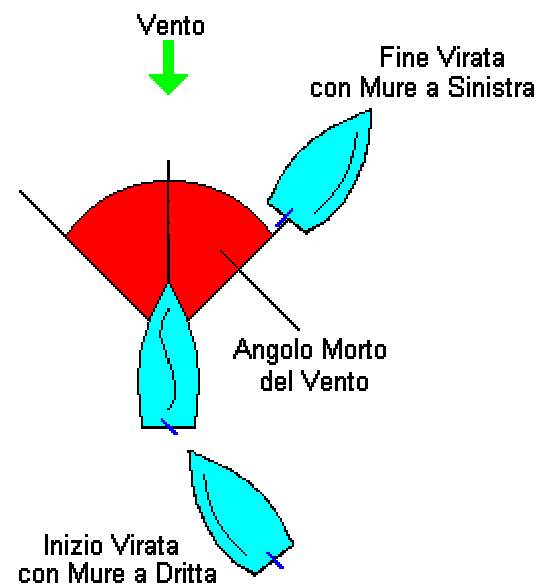
Per quanto possa essere incredibile sono parecchie le imbarcazioni da competizione che superano in velocità il vento che le muove.

La Virata

È quella manovra che consente alla barca di cambiare mure passando con la prua al vento.

Occorre tenere ben a mente che passando con la prua al vento la barca rallenterà fino ad arrestarsi e quindi va effettuata con una certa velocità ma sempre morbida e progressiva con un raggio ampio.

La manovra da effettuare è molto semplice ma comunque occorre sempre una buona coordinazione tra i membri dell'equipaggio. Si comincia mettendo la barca di bolina (veloce), quando il timoniere lo riterrà opportuno ordinerà "*pronti alla vira*". TUTTI dovranno rispondere "*pronti*". Il timoniere risponderà "*viro*" portando la barca all'orza (verso il vento) e quando la vela di prua (fiocco) comincia a fileggiare viene filata la scotta e cazzata sulle nuove mura. La scotta della randa rimane cazzata e passa da sole sulle nuove mura. Si riporta la barra al centro.



Errori: la virata può fallire se

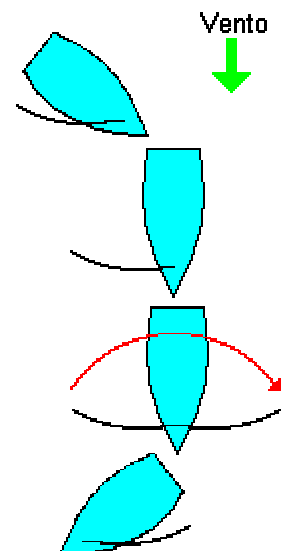
- la manovra è iniziata con la barca poco veloce.
- la scotta del fiocco è stata lasciata troppo presto.
- la barra è stata riportata al centro troppo presto.
- la scotta del fiocco viene cazzata troppo presto sulle nuove mura.

La Strambata o Abbattuta

È la manovra che consente all'imbarcazione di cambiare mure passando, questa volta, con la poppa al vento.

Al contrario della virata la strambata si esegue ricevendo il vento da poppa quindi avremo sempre la spinta del vento sulle vele e la barca sempre veloce.

Il timoniere informerà l'equipaggio delle sue intenzioni, puggerà fino a portarsi con il vento in fil di ruota (il fiocco sventato dalla randa andrà passato mettendosi a farfalla). A questo punto il timoniere ordinerà "*pronti a strambare*". Quando TUTTO l'equipaggio avrà risposto "*pronti*" ordinerà "*strambo*" recuperando velocemente la scotta della randa. Quando questa sarà quasi al centro, con un leggero colpo alla



puggia la si farà passare lascandola velocemente e controbilanciando la tendenza orziera della barca con una "contro puggiata".

Errori: la strambata può fallire se

- si tenta di strambare senza essere in poppa.
- strambata involontaria (la scotta non è stata cazzata velocemente).
- non si lasca la scotta randa velocemente.
- non si dà la "contro puggiata".

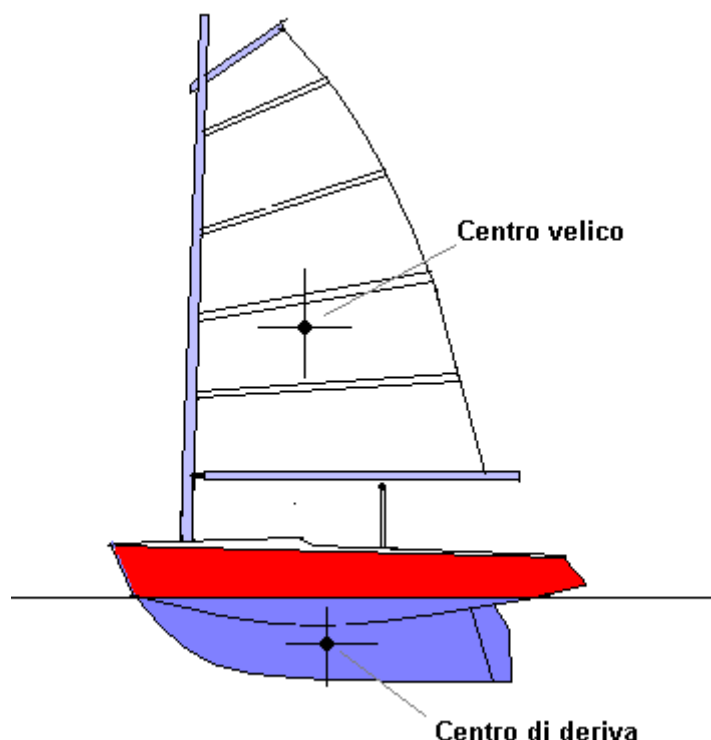
Avvertenze: occhio alla testa quando passa il boma!

Centri di forza

Centro di deriva e centro velico

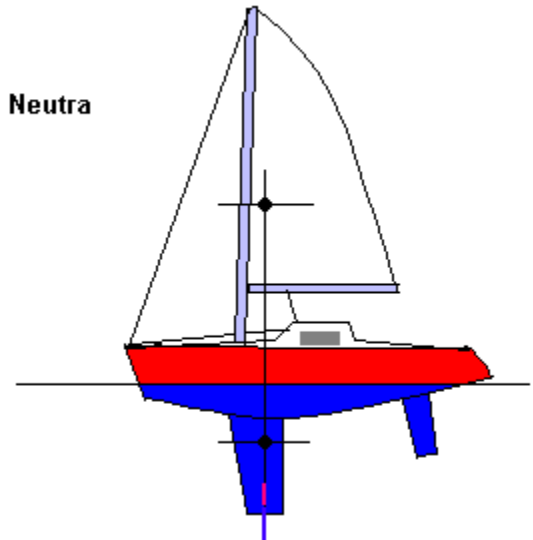
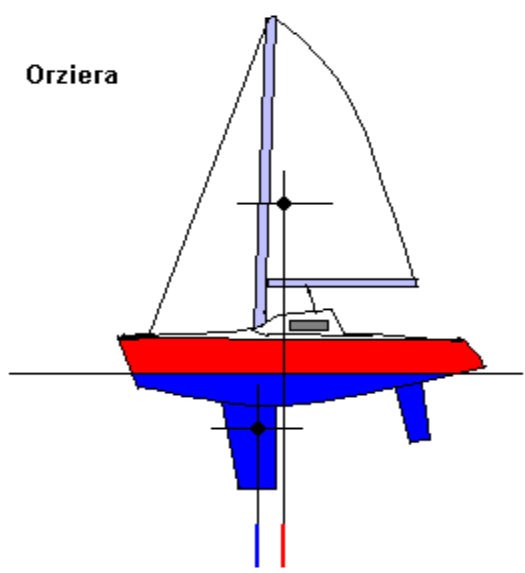
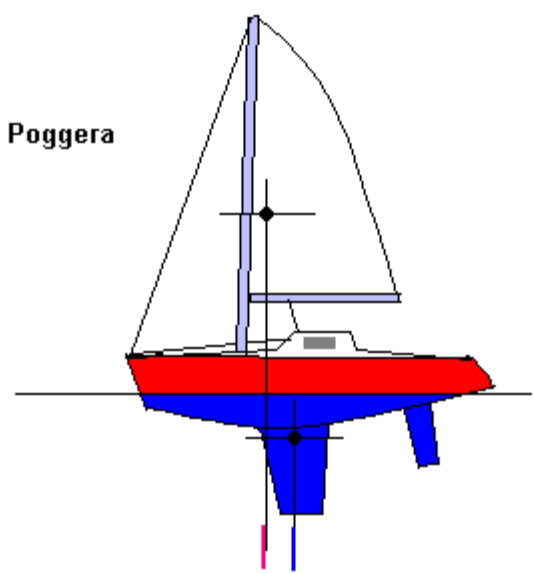
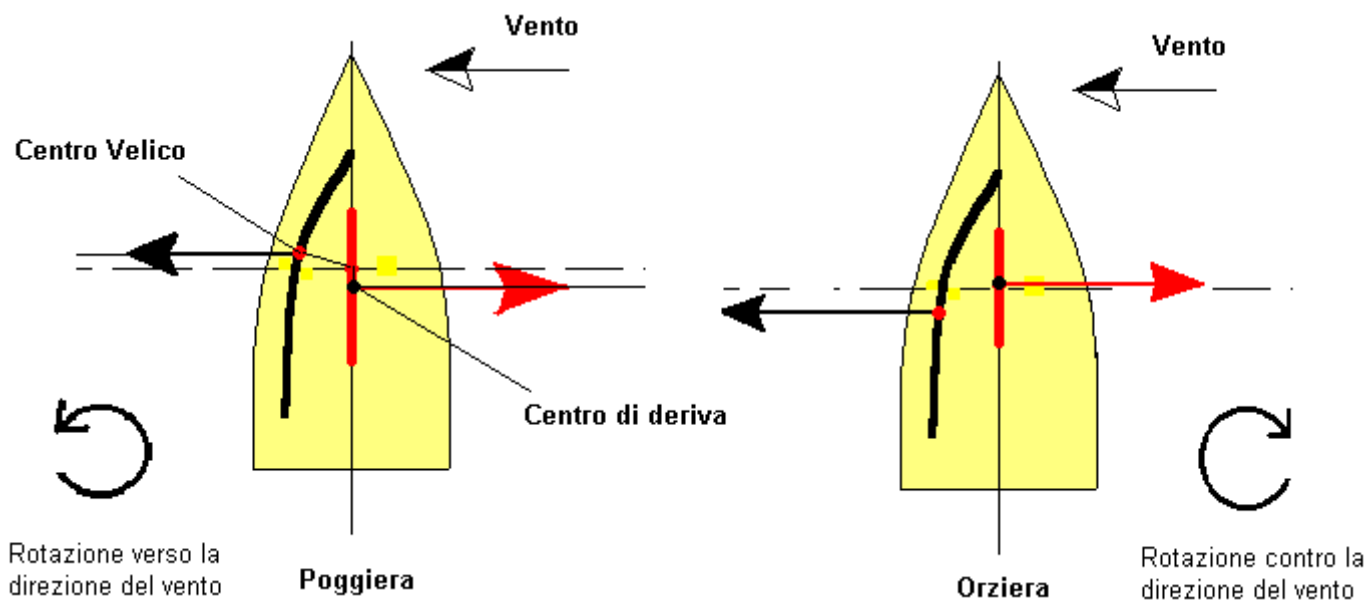
La carena, la chiglia e il timone individuano sul piano di simmetria della barca una sagoma il cui centro geometrico è detto **Centro di Deriva**, (**Cd**). La forza di reazione allo scarroccio, con cui l'acqua preme sullo scafo, si considera concentrata in quel punto.

Il **Centro Velico**, (**Cv**), è il centro geometrico della velatura proiettata sullo stesso piano di simmetria. La forza di propulsione applicata sulla vela si considera concentrata in quel punto.



Per il concetto di coppia è chiaro che a seconda della posizione di uno rispetto all'altro, visto che le forze in gioco premono in direzione opposta, si genererà una rotazione in un senso o nell'altro. In particolare se il Centro Velico è arretrato rispetto al Centro di Deriva avremo la rotazione della prua controvento e questa tendenza si dirà **Orziera**, se invece il Centro Velico

sarà più avanzato rispetto al *Centro di Deriva*, la prua tenderà ruotare a favore del vento e si dirà **Poggera**.



Perché la barca proceda in modo rettilineo senza correzioni sulla sua andatura dovrà essere **neutra**, cioè con entrambi i centri geometrici sullo stesso asse perpendicolare al piano di navigazione.

Dato che le imbarcazioni sono sempre volutamente Orziere o Poggere, per questioni di progetto, è ovvio che il timone dovrà costantemente correggere la tendenza, diventando importante una sua bassa resistenza all'avanzamento anche in fase di lavoro e rendendo necessaria la mano di un timoniere sensibile, che capisca dove finiscono orza o poggia naturali della barca senza costringere questa a zigzagare improduttivamente.

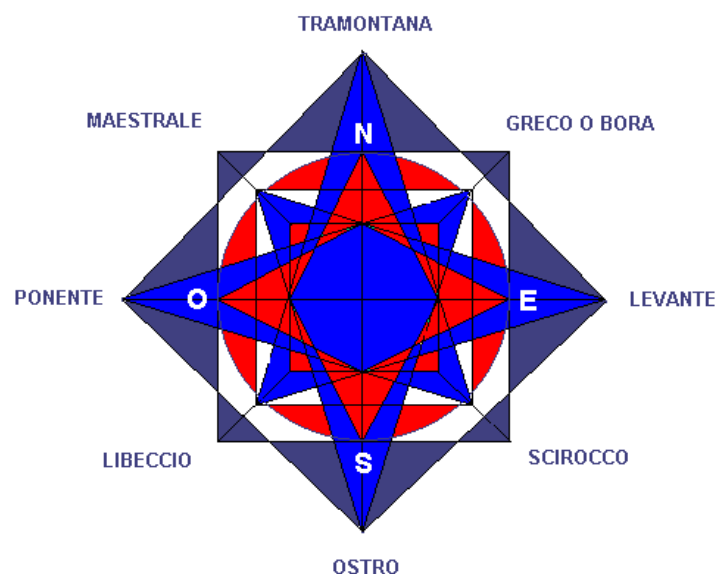
I venti, le brezze

Venti sinottici e rosa dei venti

Immaginiamo di essere al centro del mediterraneo e di osservare le direzioni da cui giungono i venti dominanti. Tenendo in mano una bussola, orientata naturalmente con il suo Nord verso il Nord geografico, vedremo che soffia:

- da Nord (0°) la **Tramontana**, così detta perché i marinai delle repubbliche la vedevano giungere dalle zone montuose,
- da Sud (180°) il **Mezzogiorno** (o **Ostro**), diritto dal punto dell'orizzonte in cui il sole è allo zenith in quell'ora.
- da Ovest il **Ponente**,
- da Est (90°) il **Levante**,
- da Sud Ovest (225°), dalla Libia, il **Libeccio**,
- da Sud Est (135°), dalla Siria, lo **Scirocco**,
- da Nord Ovest (315°) il **Maestrale** detto anche **Maestro**, perché proveniente dalla rotta maestra cioè quella che dal centro del mediterraneo avrebbe riportato nel porto di casa,
- da nord est (45°), dalla Grecia, il **Greco**.

Questi venti, non generati da locali circostanze climatiche ma bensì da evoluzioni meteorologiche su grande scala, si dicono **Sinottici** e la loro iscrizione sul quadrante della bussola genera la **Rosa dei venti**.



I nodi

I nodi hanno una grande importanza su di una barca in quanto la sua sicurezza e quella del suo equipaggio spesso è legata alla qualità dei nodi usati.

Pensate soltanto al fatto che la barca, quando voi siete a terra, è affidata alle cime di ormeggio ed ai nodi che voi avete fatto a bordo e a terra.

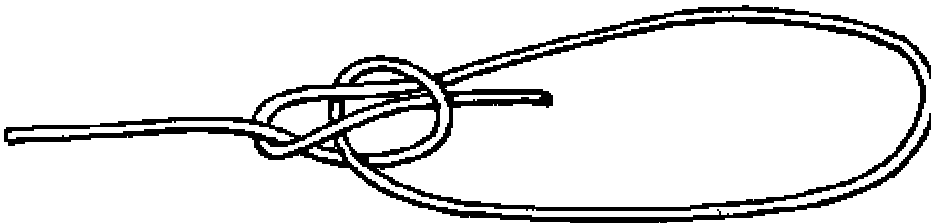
Le caratteristiche fondamentali dei nodi marinari sono :

- rapidi da fare
- sicuri nella tenuta
- facili da sciogliere anche dopo aver sopportato una grande tensione.

Pertanto, andando in barca, è bene sapere quali nodi sono da utilizzare a seconda dei vari casi ed esercitarsi prima per essere rapidi e precisi nell'eseguirli quando servono.

Qui di seguito vengono elencati i nodi più comuni:

Gassa d'amante



È il re dei nodi. Il principale pregio di questo nodo è di non essere scorsoio e di non stringersi troppo. Viene usato per fissare la scotta alla vela.

Savoia



Nodo di arresto; viene utilizzato per impedire che l'estremità di una cima sfugga da un foro.

Bandiera

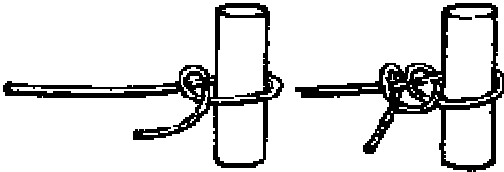


Nodo di congiunzione adatto sia per grossi cavi che leggeri; è chiamato in questo modo perché viene utilizzato per legare la sagola della bandiera ad una drizza; è anche chiamato nodo di scotta.

Piano



Parlato



Nodo usato sia per l'ormeggio che per fissare i parabordi; è formato da due mezzi colli appaiati e incrociati in modo che la cima in tensione ed il suo capo rimangano interni ai mezzi colli, così da autostrozzarsi.

Precedenze

In mare la cosa che si deve assolutamente evitare, sono le collisioni. Per quanto sia grande il mare non è difficile che due imbarcazioni partite da decine di miglia di distanza, in un mare deserto si trovino ad incrociare le rotte sullo stesso punto nello stesso momento. Figuriamoci davanti ad un porto o in un lago.

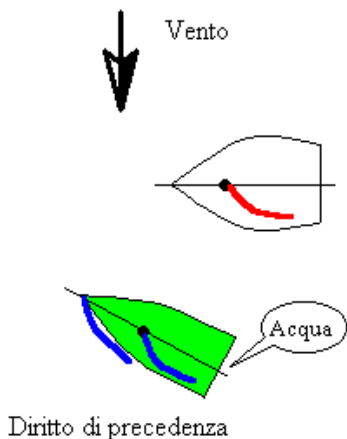
Per evitare questo, oltre che attenersi ad alcune regole fondamentali, bisogna usare molto buon senso. **Non dimenticarsi di guardare**, ogni tanto, sottovento al fiocco, Mai pensare che qualcuno vi ceda il passo solo perchè voi ritenete di essere su una rotta di diritto, potrebbe non avervi visto o essere sprovvisto.

Purtroroppo in mare soprattutto nel periodo estivo esistono personaggi che hanno a che fare più con gli automobilisti che con marinai, per cui attenti, non trovate mai nella condizione del "troppo tardi" perchè nel caso peggiore la responsabilità sarebbe comunque di tutti e due. Avere precedenza non vuol dire avere ragione, ma solo stabilire un ordine temporale su chi deve passare per primo.

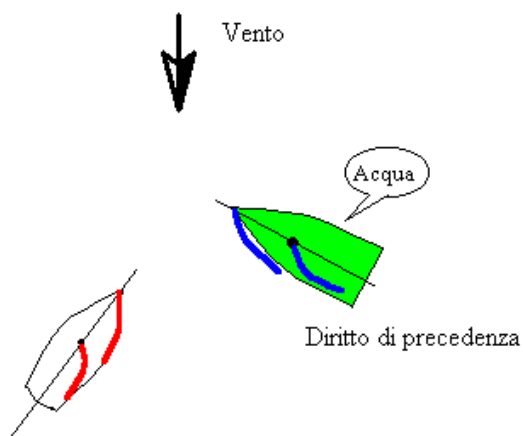
Nelle regate per esempio, vengono squalificati entrambi gli yacht che collidono, di chiunque sia il torto e per di più se la collisione non è grave e scappa inosservata alla giuria, un concorrente non coinvolto può protestarne un altro che, pur essendo stato testimone dell'accaduto, non abbia denunciato e fatto squalificare gli avversari.

Insomma urtarsi in mare è considerato fatto estremamente grave anche al di là dei danni effettivamente cagionati, perchè devono essere nella filosofia del marinaio la prudenza e la previdenza e dove non ci sono vanno educate.

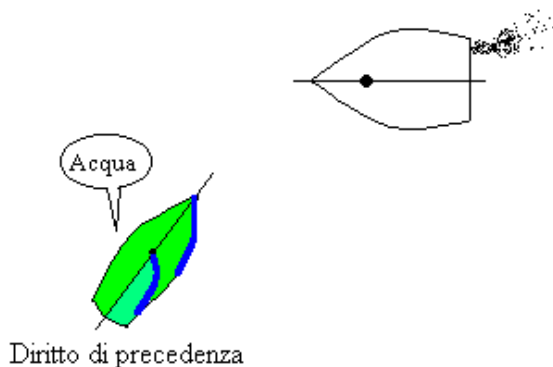
Le semplici regole a cui sottostare intelligentemente sono:



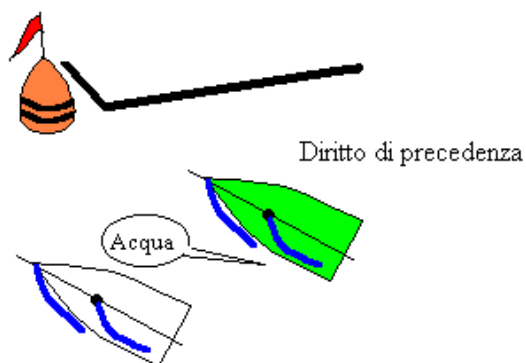
Una barca che naviga sottovento ad un'altra, sulle stesse mura, ha diritto di acqua (precedenza).



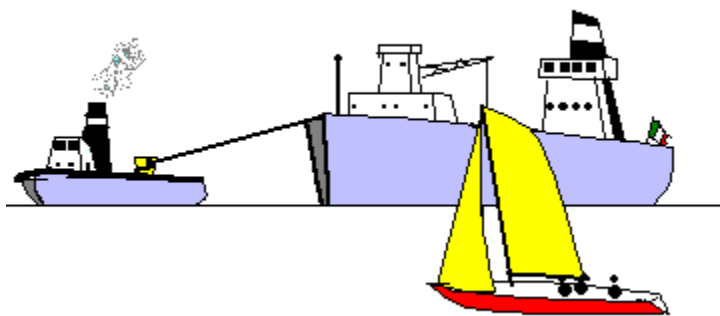
Una barca che naviga mura a dritta ha diritto su di un'altra con mura a sinistra.



Una barca che naviga a vela ha diritto di acqua su una qualsiasi che procede a motore.



Ad una barca in navigazione su di un ostacolo va sempre lasciata acqua per manovrare e aggirarlo ed evitarlo.



Cede il passo

In qualsiasi condizione una barca con scarsa manovrabilità ha sempre diritto su di una barca che possa manovrare normalmente.

In ciascuno di questi casi, il **diritto va chiamato**. L'imbarcazione che ritiene di averlo dovrebbe **chiedere "acqua"** all'altra, a questa richiesta la barca in dovere deve immediatamente rispondere a voce o con una manovra esplicativa per evitare pericolosi equivoci.

Proverbi e detti marinareschi

**Vento di tramontana,
si prepara la buriana**

**In una collisione si e'
sempre in due; e' raro
che non ci sia almeno un
imbecille**

**Il marinaio della barca
a vela deve lottare
piu' coi venti che col
mare**

**Il marinaio che arriva
fa porto: ovvero.....
getta il ferro a fondo!**

**La barca non
sempre va dove
vuole il timoniere.**

**Non giudicar la barca
stando a terra.**

**Lauda el mar e
tegnite la tera**

**Buon marinaio non si
confonde, nella furia
delle onde!**

**Il marinaio si conosce
a bordo**

**Meglio chiamar gli osti
in tera,
che i santi in mare.**

**Vela che fileggia va'
al vento di scoreggia**

**In mare e' meglio
prevedere che
provvedere.**

**Il mare e' grande e la
mia barca e' piccola**

**Poca cima,
poco marinaio!**

**Nodi a poppa ai giardinetti,
nodi a prora ai due masconi.
Nodi lungo i parapeetti,
e altri nodi sui pennoni.**

**San Simon, squarza
il vel, rompe 'l timon**

**No xe barca che non bala,
no xe omo che non fala.**

**In mare chi comanda
e' spesso roco ma di
certo suda poco.**

**Sole bianco,
scirocco in campo**

**Cambiato il nome,
cambiata la sorte.**

**Vi sono tre generazioni
di uomini:
i vivi, i morti e coloro
che vanno per il mare.**

**A prua l'uomo
migliore,
a poppa tutto l'onore.**

**Col velatura mal
bilanciata, guadagni il
vento come una fumata.**

**Mare crespo,
vento fresco.**

Chi non va per mare, Dio non sa pregare	In mare, che la fortuna te la mandi buona, per cio' che fai alla carlona.	Lascia che l'onda passi e la marea si abbassi.	Se di largo il vento spinge, cedi il passo a chi lo stringe.
Se ricevi il vento in poppa, manovrar sempre ti tocca.	Quando le nubi ascendon dal mare, non uscir a navigare.	Nuvole grosse, vento a mucchi.	Col chiaro sottovento la tempesta non fa vento.
Nembo in levante scuro, segno di bora sicuro.	Nebbia in valle o pescatore, lieto giorno a te s'appresta. Nebbia a monte o mio signore, lascia il mare a terra resta.	Se la nebbia vien dopo la piggia, di sua bellezza il sole sfoggia.	Con fuoco, vento e mare, c'e' poco da scherzare.
Scirocco di mattina, brutto tempo si avvicina.	Tramontana torba e cielo chiaro, tienti all'erta marinaro.	Tramontana torba e cielo chiaro, tienti all'erta marinaro.	Vi son saputi in terra, accaduta una disgrazia in mare.
	Su nave in porto stan ritti tutti, ma pochi restan saldi in mezzo ai flutti	In mare la prima decisione ha il suo valore, ma la seconda e' spesso la migliore.	

Buon vento !

Informazioni tratte da internet (vari siti di nautica)

Impaginazione a cura di Andrea De Benedictis