

# Corso Base – Programma

L'Istruttore deve accertarsi della reale capacità dell'allievo di saper nuotare e capire quali siano le sue conoscenze e attitudini sportive, in modo da "personalizzare" le lezioni per ogni allievo: Quanti anni ha ? Ha praticato nuoto a livello amatoriale o agonistico ? Ha seguito corsi di vela ? Pratica o ha praticato altri sport ? All'aperto o solo in palestra ?

L'alternanza delle lezioni WS / SUP potrà variare in base alle condizioni di mare e vento così come il numero delle lezioni WS / SUP con un minimo di 3 WS / 2 SUP fino a 5 WS

## Lezione 1 WS

### Teoria:

Vocabolario (10 min.)

La Rosa Dei Venti (10 min.)

Le Andature (10 min.)

### Simulatore a Riva:

Come salire sulla tavola e alzare la vela, con particolare attenzione alla sicurezza in mare e alla corretta postura, simulazione della partenza e cambio mure / virata (30 min.)

### Lezione in mare:

Come alzare la vela e partire, cambio mure / virata (60 min.)

## Lezione 2 WS

### Teoria / Simulazione a Riva:

Come armare la vela e preparare la tavola, piede d'albero, pinna, deriva (20 min.)

### Lezione in mare:

Come alzare la vela e partire, cambio mure / virata (70 min.)

## Lezione 3 WS

### Teoria / Simulazione a Riva:

Affinamento della virata e introduzione alla Strambata (15 min.)

### Lezione in mare:

Perfezionamento andatura di bolina e Virate (75 min.)

## Lezione 4 WS

### Teoria / Simulazione a Riva:

Approfondimento sulle andature e sulle manovre (15 min.)

### Lezione in mare:

Bordi di bolina e virate per raggiungere un punto in mare sopravento e ritorno con bordi al lasco e eventuale introduzione alle Strambate in base al livello raggiunto (75 min.)

## Lezione 5 SUP

### Teoria / Simulazione a Riva:

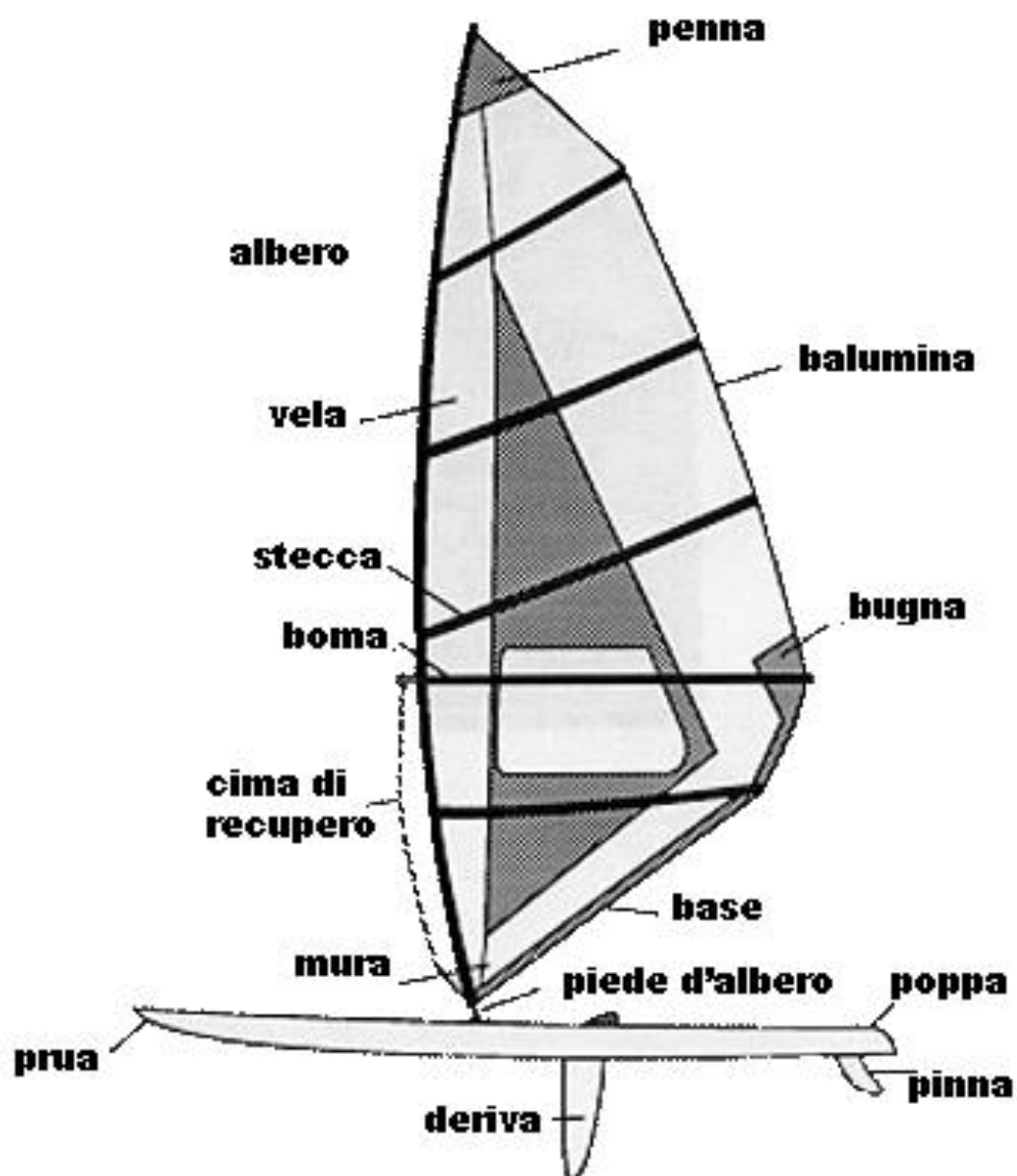
Come remare sul SUP (10 min.)

### Lezione in mare:

Remare col SUP fino alla Galeazza e ritorno alla Rabina (80 min.)

# WINDSURF TEORIA E PRATICA

Vocabolario (15 min.)



# Armare la vela (30 min.)

Raffinare la tecnica di montaggio della vela non è una cosa da pignoli o da perditempo...è proprio il contrario: armare presto e bene vi consentirà di entrare in acqua per primi e di divertirvi fin da subito.

## Sequenza

- Nella prima immagine vediamo quello che sarà il risultato finale;
- Monta insieme le due metà dell'albero;
- srotola la vela con il vento alle spalle in maniera graduale senza far sventolare la vela;



- infila l'albero nella vela fino a che il top arriverà in fondo alla tasca d'albero (se la vela ha dei camber, lasciarli fuori dalle cerniere );



- inserisci la prolunga dell'albero e/o il caricabasso, passa la scotta nella carrucole a dai la minima tensione sufficiente a fermare la scotta nello strozzascotte;
- prendi il boma e regolane la lunghezza fino al valore indicato sulla vela approssimandolo per eccesso;
- a questo punto inserisci il boma e montalo più in basso possibile facendo attenzione a non pizzicare la vela (nota: alla fine risulterà comunque alto ma non ostacolerà lo scorrimento della vela durante il tensionamento);



- passa la cima di bugna nella vela e tensionala senza esagerare: ti aiuterà a far scorrere meglio la vela durante il tensionamento del caricabasso, a non sforzare le tasche delle stecche;
- tira il caricabasso fino alla tensione desiderata;
- In caso di camber, tensiona la bugna con decisione, inseriscili e rilascia nuovamente la bugna;
- allenta la tensione di bugna fino al punto desiderato; porta il boma ad un'altezza compresa fra le spalle e il mento.



- Stecche: le vele attuali hanno le stecche fisse (prima immagine). Se hai una vela che ancora presenta la regolazione delle stecche, tensionale partendo da quella più alta (vedi seconda immagine).
- Per facilitare il tensionamento del carcabasso su vele di grandi dimensioni, si consiglia vivamente l'utilizzo di un verricello (vedi terza immagine). La compressione che si genera sulla schiena in questa operazione è considerevole.



## La posizione del piede d'albero

Tutte le tavole offrono la possibilità di regolare la posizione del piede d'albero. I fattori che ne determinano la giusta posizione sono:

- dimensione della vela;
- intensità del vento

In linea di principio la posizione ideale del piede d'albero è quella in cui il centro velico si allinea verticalmente con il centro di deriva. Ecco perché una vela grande impone un avanzamento del piede e viceversa. Con questo concetto otteniamo la posizione ideale ma non basta: ci muoveremo di pochi cm intorno a questo optimum teorico considerando altri fattori quali la sovrainvelatura ed il tipo di prestazione desiderata.

In conclusione val la pena ricordare che ad ogni variazione sensibile del piede ne corrisponde una dell'altezza del boma: piede avanti = boma posizionato più alto, piede indietro = boma posizionato più basso; questo per non compromettere la posizione del surfista con lo spostamento del piede.

## Vele grandi

Spostate il piede relativamente avanti. Se avete difficoltà a planare (sottoinvelatura) spostate il piede completamente avanti per avanzare il peso. Per aumentare la velocità di punta arretratelo: il peso arretrato riduce la superficie bagnata della tavola.

## Vele piccole

Spostate il piede indietro per compensare l'accorciamento del boma. Se volete essere ancora più veloci oppure se volete passare il chop più agevolmente (soprattutto con lo slalom), arretrate ulteriormente il piede.

## Forte sovrainvelatura.

Quando siete in acqua con una vela troppo grossa, può accadere che la tavola non ne voglia sapere di restare in acqua costringendovi a navigare sulla poppa (tail walking) come un cavallo imbestialito. In questa situazione conviene riportare avanti il piede in maniera tale che il peso sia un po' più avanzato.

# La Rosa dei Venti (15 min.)

La rosa dei venti (chiamata anche stella dei venti o simbolo dei venti) è un diagramma che rappresenta schematicamente la provenienza dei venti che insistono in una determinata regione, durante un periodo di tempo piuttosto lungo. Il suo scopo iniziale era indicare la posizione dei venti in base ai quattro punti cardinali: Nord, Sud, Est, Ovest.



I nomi delle direzioni NE, SE, SO e NO derivano dal fatto che la rosa dei venti veniva posizionata, nelle prime rappresentazioni cartografiche del Mediterraneo, al centro del Mar Ionio oppure vicino all'isola di Malta o ancor più frequentemente dell'isola di Creta, che divenivano così anche il punto di riferimento per indicare la direzione di provenienza del vento, ossia delle navi che anticamente erano spinte dai venti portanti, ossia da venti che provenissero dalla loro poppa (le andature all'orza vennero molto più tardi).

In quella posizione, le navi che provenivano da NE, giungevano approssimativamente dalla Grecia, che comprendeva allora anche la parte meridionale delle coste balcaniche e la Turchia occidentale, da cui il nome Grecale per la direzione NE; da SE giungevano navi provenienti dalla Siria, da cui il nome Scirocco per il vento da SE; a SW vi è la Libia, nome che anticamente definiva anche la Tunisia e l'Algeria, da cui il nome Libeccio per il vento da SW verso NE. Infine da NW giungevano le navi salpate da Roma, che spesso circumnavigavano la Sicilia piuttosto che affrontare lo stretto di Messina; dalla Magistra, Roma, deriva il nome del vento che soffia da NW, Maestrale: la via "maestra" era infatti, fin dall'epoca romana, la via da e per Roma. Alcuni nomi dei venti, specie quelli che compaiono nelle rappresentazioni a 8 punte e oltre, derivano direttamente da quelli che venivano associati alle varie direzioni già nella rosa dei venti di epoca classica.

Questi quattro venti, uniti a quelli che provengono dai quattro punti cardinali, formano la rosa dei venti a 8 punte. Tra questi otto punti è possibile indicarne altri otto, intermedi tra i precedenti, ottenendo così una rosa dei venti a 16 punte. I nuovi otto punti sono in senso orario: nord-nord-est, est-nord-est, est-sud-est, sud-sud-est, sud-sud-ovest, ovest-sud-ovest, ovest-nord-ovest e nord-nord-ovest.



# Andature (15 min. teoria + 30 min. simulatore)

## Introduzione: vento reale e vento apparente

Quando si definisce un'andatura non si fa altro che individuare un angolo fra la direzione del moto della tavola e quella del vento. Questa operazione risulta facile per un osservatore esterno mentre le cose si complicano a bordo del windsurf. Mentre siamo navigando siamo soggetti al vento vero e proprio che chiameremo vento reale ma siamo investiti anche da una corrente d'aria contraria alla direzione di moto come quando andiamo in bicicletta. Quello che ci **appare** perciò è la **somma** di queste due correnti d'aria e questo effetto ci porta a percepire una direzione del vento leggermente deviata rispetto alla realtà. Pertanto supponendo di viaggiare perpendicolari alla direzione del vento, quello che avvertiremo sopra il surf non sarà un vento proveniente proprio a 90° ma con una componente di prua. Domanda per fare inorridire i puristi: è questo un problema vero? No che non lo è, anche lo scafo e la vela "vedono" proprio il vento apparente pertanto la loro gestione da parte nostra nell'ottica di ottimizzarne il funzionamento in ogni situazione è giusto che si riferisca al vento che avvertiamo sulle guance piuttosto che alla direzione segnata dalla bussola (lo so che non ce l'abbiamo, era per far capire!).

## Mure a dritta, mure a sinistra

Quando in navigazione il vento lambisce per primo il lato sinistro del windsurf, allora siamo mure a sinistra. Viceversa per le mure a dritta (una regola che all'inizio semplifica l'idea è la seguente: se la mano più vicina all'albero è la destra allora siamo mure a dritta e viceversa). In caso di controversie con altri windsurf, ricordate che chi si trova mure a dritta ha la precedenza. Sempre in tema di precedenza il windsurf ha precedenza sulle barche a vela che, a loro volta, la detengono sulle imbarcazioni a motore (note anche come "ferri da stiro").

## Poggiare e orzare

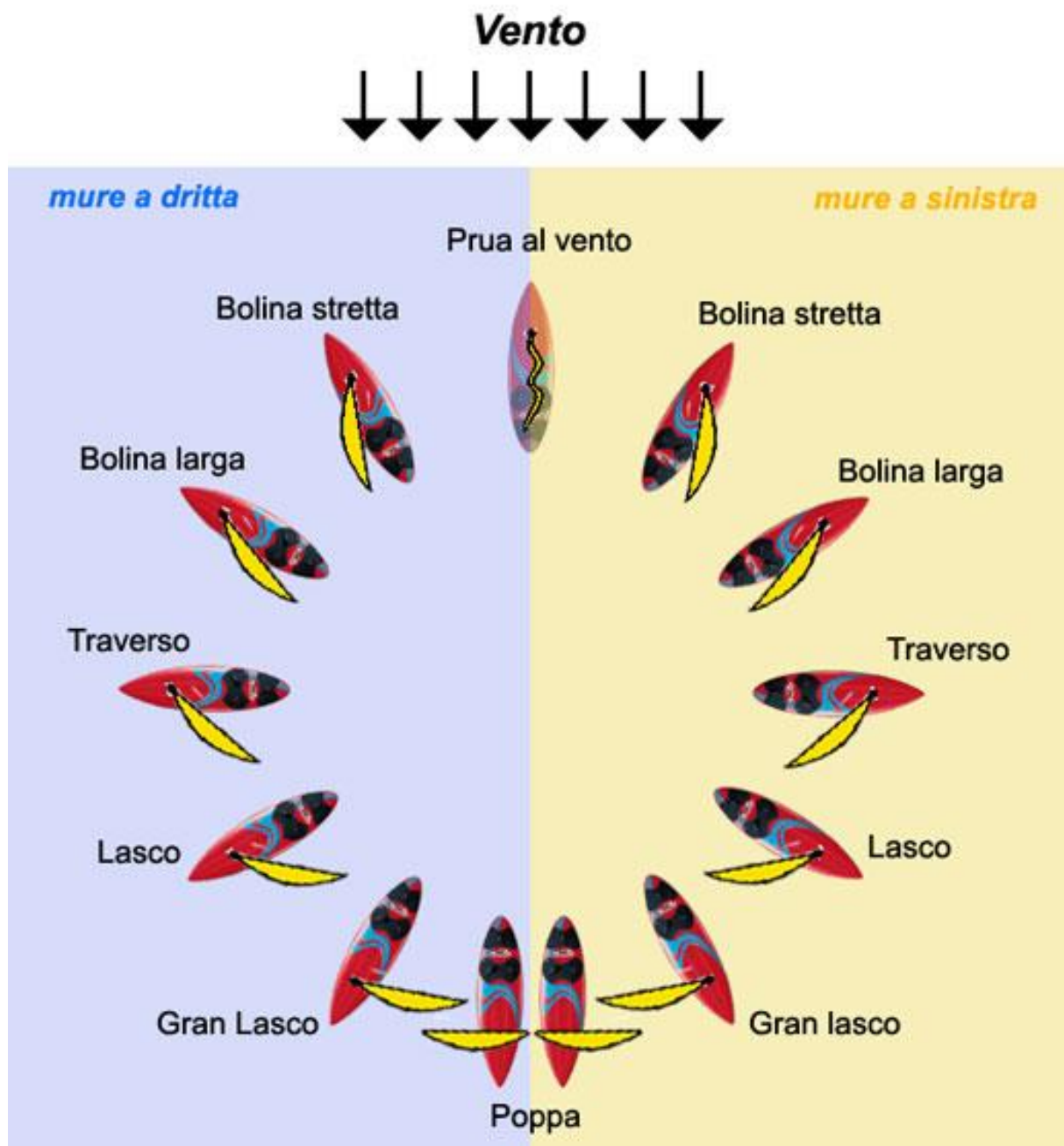
Non avendo il timone l'unico strumento a nostra disposizione per variare la rotta è la vela. Chi conosce la barca a vela in modo approfondito sa che questo è possibile; per fortuna un windsurf è molto più sensibile di una barca e grazie a spostamenti poco pronunciati della vela si riescono a compiere anche manovre rapide in spazi stretti. Il principio è semplice: per navigare in linea retta, il centro di deriva e il centro di pressione della vela devono essere allineati in verticale (seconda figura). In tutte le altre situazioni, la tavola curva cioè poggia o orza, in particolare:

- **poggiata (prima figura)**: è provocata da uno sbilanciamento in avanti della vela. Essa produrrà una variazione di rotta che porterà la prua della tavola ad andare dalla parte opposta al vento. Ad esempio se siamo al traverso e poggiamo andremo al lasco (vedi figura grande con tutte le andature);
- **navigazione in linea retta (seconda figura)**: tenendo la vela in una posizione intermedia nella quale, più o meno, essa è in equilibrio si procede in linea retta. E' importante sottolineare che la navigazione in linea retta non dipende dalle andature: per rimanere al lasco non si deve continuare a poggiare (altrimenti si arriva alla poppa) nè, per restare in bolina, si deve continuare ad orzare (altrimenti si arriva a fermarsi prua al vento, vedi immagine con le varie andature). Per mantenere la rotta nelle andature di traverso, bolina e lasco è sufficiente rimanere nella posizione della seconda figura;
- **orzata (terza figura)**: è provocata da uno sbilanciamento indietro della vela. Essa produrrà una variazione di rotta che porterà la prua della tavola ad andare contro vento. Ad esempio se siamo al traverso e orziamo andremo di bolina (vedi figura grande con tutte le andature)



## Tutte le andature

Dal momento che dobbiamo essere dei bravi velisti che sanno sentire il vento in base alle reazioni della barca, presenteremo le varie andature con pochi riferimenti geometrici ma molti dettagli relativi al comportamento in termini di velocità e sensazioni



Traverso. E' l'andatura di riferimento. Si naviga al traverso quando la tavola procede a  $90^\circ$  rispetto alla direzione del vento. E' una delle andature più veloci, la spinta della vela presenta una moderata componente verso prua. In planata con la giusta involatura il comfort è elevato, la spinta sulla pinna e la tendenza al ribaltamento della tavola poco accentuate, si naviga lungo i canali fra un'onda e l'altra.

Lasco. Se dal traverso effettuiamo una poggiate anche di pochi gradi, entriamo per definizione nel lasco. La spinta verso prua della vela si fa importante e con vento sostenuto dobbiamo essere pronti a contrastarla: le catapulte avvengono al lasco! La velocità aumenta, ci troviamo infatti nell'andatura più veloce. Pensavate forse che fosse la poppa l'andatura più veloce?? Non è così, se volete scoprire il perchè andate alla pagina sulla [fisica del WS](#). In planata e con la giusta involatura questa è l'andatura più naturale: le caviglie sono rilassate, la tavola mantiene la rotta in modo ottimale, lo

sforzo per chiudere la vela è minimo, si naviga salendo gradualmente sul lato più dolce delle onde: il dorso. In caso di sovrainvelatura e mare molto formato le cose cambiano: la tavola non vuol stare in acqua e tende a "volare" sulla pinna inoltre, soprattutto con attrezzatura wave, insorge il pericolo di spin out.

Gran lasco. Continuando a poggiare la velocità inizia a scendere: stiamo entrando nel gran lasco. Affinchè la vela sia ben lambita dal vento e offra una buona spinta dobbiamo leggermente lasciare con la mano della vela. La spinta verso prua della vela cresce ancora un po' in dipendenza di quanto riusciamo a tenere la vela "piena" di vento regolando l'incidenza con la mano della vela. In planata e con la giusta invelatura bisogna stare attenti a non poggiare troppo, pena la perdita della planata stessa. In sovrainvelatura estrema non è possibile navigare al gran lasco: si viene sbalzati via.

Poppa. Quando, a forza di poggiare, ci troviamo a navigare nella direzione del vento siamo di poppa. Il boma va messo a 90° rispetto alla tavola per presentare al vento la massima superficie. E' un'andatura molto lenta, nelle mani si avverte poca spinta perché cessa ogni funzione "alare" della vela. La posizione di poppa perfetta è altamente instabile su tavole strette.

Bolina. Se dal traverso effettuiamo un'orzata anche di pochi gradi, entriamo per definizione nella bolina, larga prima e stretta poi (si veda l'immagine). Nella bolina si risale il vento ovvero, combinando una serie di boline mure a destra e mure a sinistra, si riesce a procedere verso una meta sopravento rispetto alla nostra posizione. Per capire come questo sia possibile, rimandiamo alle pagine della [fisica](#). Quanto è possibile stringere la bolina? Dipende da diversi fattori. Supponendo di non planare una grossa differenza la fa la deriva: con essa in acqua si guadagnano molti gradi e, soprattutto, si riduce al minimo lo scarroccio riuscendo altresì a sviluppare maggiore velocità. In generale basti sapere che tutto è demandato alla sensibilità del surfista. Soprattutto senza deriva lo scarroccio, ovvero lo sbandamento laterale dello scafo, inizia a farsi evidente ben prima di arrivare all'arresto della tavola. Con deriva e uno scafo da regata, invece, sembra quasi non esserci altro limite se non l'arresto totale. Uno degli aspetti più difficili anche per i regatanti esperti è proprio questo: fino a che punto mi conviene stringere la bolina per percorrere meno strada visto che al contempo la velocità diminuisce?



# Salire sul windsurf (5 min. teoria + 10 min. simulatore)

Finalmente in acqua! A seconda del vostro temperamento, sarete arrivati a toccare l'acqua in tempi diversi: c'è l'impaziente che la prima volta scarica l'auto direttamente in mare e monta tutto con l'acqua al ginocchio, c'è il pragmatico che monta le strap con l'avvitatore e, quando mette i piedi in mare per cimentarsi nel WS, ha già letto svariati titoli a partire dal Corso di Navigazione dei Glenans per poi concludere con la stampa rilegata di tutto questo indispensabile sito.

Ha senso parlare di come salire sulla tavola? Sì, sia che siate l'Impaziente o il Pragmatico di cui sopra: entrambi infatti sottovalutano quanto sia importante approcciare bene l'attrezzatura al fine di ridurre i danni fisici e poter così prolungare la permanenza in acqua a fare tentativi di partenza.

## Come si sale

Non era difficile arrivarci ma lo dico: si sale dalla parte opposta rispetto alla vela. Nel caso l'acqua sia profonda e siate già stanchi potrete passarvi di mano in mano l'attrezzatura al fine di farla girare e potervi presentare dalla parte giusta. Eviterete di nuotare.

Il metodo di miglior salita sulla tavola è semplice: bisogna spingersi con le braccia e cercare di salire subito con la pianta del piede. Se avete una muta intera il gesto sarà molto difficile pertanto potrete aiutarvi appoggiando prima il ginocchio il quale comunque sarà protetto dal neoprene e non si abradereà.

Appena saliti cercate di non rotolare sulla vela ma rimanete inizialmente un po' sbilanciati sul bordo dal quale siete appena saliti: a causa del vincolo dell'albero, la tavola non può ribaltarsi indietro e per trovare la giusta posizione vi conviene sfruttare questa stabilità. Ricordate però che prima di iniziare a recuperare, i piedi vanno posizionati come da manuale ovvero in modo tale che la pressione della pianta del piede cada circa sull'asse della tavola.



## Non facciamoci del male

Due le cose da evitare: lo schiaccianoci e le abrasioni. Il primo è piuttosto pericoloso per le mani e consiste nel rimanere con la mano schiacciata fra albero e vela. Tendono a sottovalutare questa cosa soprattutto quelle persone che si sono cimentate con le vecchie tavole windsurfer nelle quali il piede d'albero entrava nella tavola a forza senza essere rigidamente bloccato a quest'ultima consentendo di farsi veramente male con questo tipo di "manovra".

Le abrasioni, oltre alle sopracciate alle ginocchia, sono davvero di ogni genere. Unico limite la fantasia. Non salite a "pelle d'orso", ad esempio. Non vi aiuterà a trovare maggiore stabilità. Non scrivo queste cose per far ridere ma perchè in anni di insegnamento ho visto davvero di tutto. Aldilà dei gusti o del fatto che certi allievi debbano anche sbattere la

testa per capire le cose, vi garantisco che a pelle nuda le abrasioni sono davvero fastidiose e il bruciore con l'acqua di mare può farvi smettere prima del previsto, molto prima...

## Issare la vele: Il giusto approccio

Come principianti non sarete del tutto immuni dall'immagine stereotipata del windsurf, quella secondo cui si tratta di uno sport da funamboli dove in un equilibrio del tutto instabile si deve avere la fortuna di prendere la vela in fretta prima che lo sconforto si impadronisca di noi e ci faccia smettere e rivendere l'attrezzatura. Come molti stereotipi anche questo è falso. Con la concentrazione, l'applicazione dei metodi di insegnamento che trovate anche in queste pagine e, soprattutto, con la giusta attrezzatura e le giuste condizioni **chiunque** inizia a veleggiare.

Comunque sappiatelo: un approccio positivo è quello che ci vuole. Le persone in spiaggia se ne fregano altamente di ciò che fate voi. Se qualcuno vi osserva con fare sarcastico sarà ancora più bello dopo qualche giorno o ora veleggiare allegramente nei dintorni. Importante è dosare le forze, evitare strappi, accumuli di acido lattico e abrasioni che vi constringerebbero a stare fermi il giorno dopo. Pertanto, quando la stanchezza arriva è bene sforzarsi di riporre tutto ed esser pronti anche il giorno successivo.

## All'opera!

1. mettete l'albero a perpendicolo rispetto alla tavola prima di salire: vi darà stabilità;
2. **salire** sulla tavola;
3. posizionare i piedi sull'asse della tavola simmetrici rispetto al piede d'albero;
4. impugnare la cima di recupero dal fondo e piegare le ginocchia completamente;
5. braccia tese;
6. tramite la cima di recupero portate l'albero perfettamente perpendicolare alla tavola;
7. iniziate a sfruttare il vostro peso;
8. l'albero non viene su dritto a causa di svariati fattori: tenete ben presente come obiettivo la perpendicolarità di albero e tavola. Mentre sollevate correggete con lo scopo di mantenere la perpendicolarità: se l'albero va a destra voi tiratelo verso sinistra e viceversa, ok? E' fondamentale!



- **Durante TUTTA l'operazione la schiena ovvero il busto deve rimanere verticale. Questa è la chiave del successo che con lo sforzo minimo fornisce la massima stabilità;**
- avanzate con le mani sulla cima di recupero solo dopo che la vela si sarà un pò sollevata. Se avanzate sulla cima prima che la vela si sia realmente mossa finirete con lo sbilanciare il busto in avanti sforzando la schiena e riducendo la stabilità;
- una volta arrivati in prossimità del boma dovrete prendere il boma. Per fare ciò non allungatevi in avanti ma piegate il gomito della mano sulla cima. Personalmente ritengo che la tecnica dell'incrocio delle mani favorisca i

movimenti corretti ma è una cosa molto personale. Nelle foto sono presentate entrambe le opzioni, provate e scegliete quale vi va più a genio;



- appena avete messo la prima mano sull'albero (o boma) allargate un pò il piede di poppa (seconda figura). Infine dopo aver afferrato con la seconda mano il boma, portate il piede di prua parallelo alla tavola accanto al piede d'albero (terza figura).



## Consigli e dettagli

- Le **cime di recupero** attuali non sono molto efficaci quanto ad aderenza con la mano e non sono pensate per i principianti. Se trovate della corda di materiale stoffoso e di diametro generoso, realizzate una serie di nodi a distanza di due pugni l'uno dall'altro e usate quella;
- all'inizio i **guantini** sono preziosi perchè la cima di recupero logora molto le mani;
- **non usate la schiena, mai!** . Sfruttate sempre e soltanto il vostro peso: cercate di non perdere mai la verticalità del busto, in special modo cercate di non andare in fuori col sedere e in avanti con le spalle (**in figura si vede la posizione errata**). Se terrete questo atteggiamento sarete vinti dal peso della vela e dalla forza del vento inoltre i vostri sforzi andranno a caricare la schiena procurandovi dolori dopo pochi tentativi. I momenti in cui siete a maggior rischio sono quando impugnate il boma e quando, subito dopo, chiudete la vela;
- **non abbiate fretta**: la vela viene su lentamente anche con una minima trazione. Basta aspettare. Provare per credere;
- **non abbiate paura di partire** solo perchè non sapete virare. Leggete [come si cambia mura](#) all'attrezzatura senza bisogno di conoscere alcuna manovra di navigazione;



# Cambio di mure (15 min. teoria + 30 min. simulatore)

## Virata e strambata

Chi non sa niente di vela magari avrà sentito le parole virata e strambata nei film di pirati o nelle telecronache della Coppa America, durante quei periodi magici in cui l'italiano medio, noto specialista di sport parlato, smette per un attimo di essere l'allenatore della squadra del cuore e diventa skipper.

La virata e la strambata sono due modi di cambiare mure... ovvero per effettuare dei cambiamenti di rotta così consistenti per cui, a fine manovra, il vento lambisce il lato della vela opposto a quello su cui soffiava inizialmente. Nel windsurf queste manovre vengono usate quasi esclusivamente per invertire la rotta di 180 gradi. La differenza fra le due è presto detta:

- nella virata si curva portandosi controvento fino a fermarsi per poi riprendere sulle altre mure;
- nella strambata si effettua una curva in favore di vento e questo fa sì che a metà manovra si navighi col vento in poppa senza mai arrestarsi completamente.

## Tornare a riva ad ogni costo: girare l'attrezzatura

Abbiamo appena imparato a partire e siamo in grado di navigare con vento leggero. Abbiamo ancora il piede anteriore posizionato davanti all'albero e la nostra stabilità non è invidiabile; ciò non toglie che abbiamo necessità di saper invertire la rotta e tornare indietro ad ogni costo: allo stile penseremo poi! Nell'apprendere la partenza con cima di recupero, ci siamo accorti del fatto che la direzione in cui navigherà la tavola una volta partiti è determinata dal lato in cui si trova la vela rispetto alla tavola. Sfruttando questo principio, risulta chiaro che se si cade all'indietro portandosi con sé la vela si ripartirà nel verso opposto. Questo significa che per invertire la rotta quando l'attrezzatura è in acqua, sarà sufficiente passare la tavola sotto alla vela facendo affondare la prua o la poppa e spingendola sotto il boma.

**Raccomandazioni.** Per preservare la vela e il grip del boma questa manovra va effettuata con cautela. Conviene sempre che sia la poppa a passare sotto al boma. La prua punta in alto e, se non stiamo attenti, struscerà inevitabilmente sul rig. Nei confronti del boma dobbiamo stare attenti che eventuali elementi sporgenti e acuminati della tavola non danneggino il grip. Tali elementi possono essere: strap usurate senza più imbottitura e, peggio che mai, le teste dei bulloni delle pinne tuttle (scassa passante con due viti).



# Virare

Adesso sappiamo come tornare indietro girando l'attrezzatura in acqua. Questa tecnica potrebbe tornare utile in caso di emergenza ma non è certo questo il modo più efficace di invertire la rotta.

Prima di passare all'azione soffermiamoci un attimo su ciò che facciamo quando giriamo l'attrezzatura in acqua...

Ci avete pensato? Bene, di fatto non si fa altro che spingere la poppa sotto la vela fino a farla passare dall'altra parte.

Ok, non sarebbe più agevole fare la stessa cosa mantenendo la vela sollevata anziché in acqua? Questo è il principio della virata di base che andremo adesso ad analizzare in dettaglio.

Per iniziare la manovra, cerchiamo di navigare al traverso cioè a 90 gradi rispetto alla direzione del vento. Se avete ancora la posizione scolastica in cui la mano dell'albero impugna l'albero stesso anziché il boma, mantenetela: le prime volte vi aiuterà a semplificare i gesti delle mani.

La manovra si inizia orzando cioè portando la vela verso poppa ed effettuando una curva che gradualmente ci farà rallentare fino a un completo arresto con la prua controvento. E' a questo punto che bisogna applicare il concetto appena descritto: bisogna spingere la vela e in particolare la bugna, dall'altra parte della tavola; in altre parole bisogna far sì che la bugna superi lentamente la poppa passando di là dalla tavola. Mentre la vela passa sopra alla poppa i piedi si muovono a piccoli passi intorno all'albero in modo speculare a quanto sta facendo l'attrezzatura. Cosa sarà successo nel frattempo alla tavola? Mentre la vela è rimasta ferma perché il vento la mantiene "a bandiera" in realtà a girare sarà stata la tavola...questione di punti di vista. Per noi che siamo a bordo l'illusione può essere quella di vedere la vela girare ma in realtà non è così.

Quando i nostri piedi saranno passati sull'altro lato della tavola sarà giunto il momento di riprendere la marcia: poggiate con decisione portando la vela verso prua e cazzando molto. Per eseguire la manovra in modo rilassato e con la dovuta facilità è indispensabile avere una tavola con un volume sufficiente; del resto, se così non fosse, ci staremo muovendo con una attrezzatura inadeguata e questo, come ripetuto molte volte in queste pagine, ci toglierebbe dalla condizione di poter imparare serenamente e in tempi rapidi.







#### Problemi comuni

- Alla fine della orzata tendo a cadere con la vela sulla poppa. Sul finire della curva, un attimo prima che la tavola si arresti del tutto l'albero va riportato in posizione quasi verticale prima di iniziare il cambio di mure. Grazie a questo gesto il peso della vela non sarà troppo arretrato e potremo ruotare intorno all'albero senza preoccuparci del peso dell'attrezzatura
- Al momento di ripartire sulle nuove mure cado all'indietro. Non hai poggiato abbastanza al termine della manovra o non hai fatto una curva abbastanza accentuata prima di cambiare mure.. Quando si impugna la vela sul nuovo lato, in realtà la tavola non ha girato a sufficienza affinché si riparta in modo naturale. Per ovviare a questo problema bisogna effettuare una buona orzata aspettando che la tavola arrivi ad un completo arresto; al momento di ripartire, poi, bisogna poggiare con decisione e chiudere la vela in modo esagerato affinché, malgrado una rotazione eventualmente non completa della tavola, l'attrezzatura possa sentire il vento scorrere correttamente e riavviarsi sulle nuove mure.
- Non riesco a gestire le mani nel cambio di mure. Come accennavo prima, aiuta molto impugnare direttamente l'albero. Sconsiglio vivamente di utilizzare la cima di recupero e di far pendolare la vela: diminuisce la stabilità.
- Come faccio a capire quando è arrivato il momento di ripartire?. Si può pensare di impugnare la vela sulle nuove mure non appena la bugna ha superato tutta la larghezza della poppa. Accentuare il gesto consente partenze meno brusche senza bisogno di poggiare con troppa energia, ma se il vento aumenta cresce anche il rischio di trovarsi troppo sbilanciati in avanti. Il "timing" giusto si acquisisce a forza di tentativi e analizzando quello che accade sulla base di quanto appena detto.