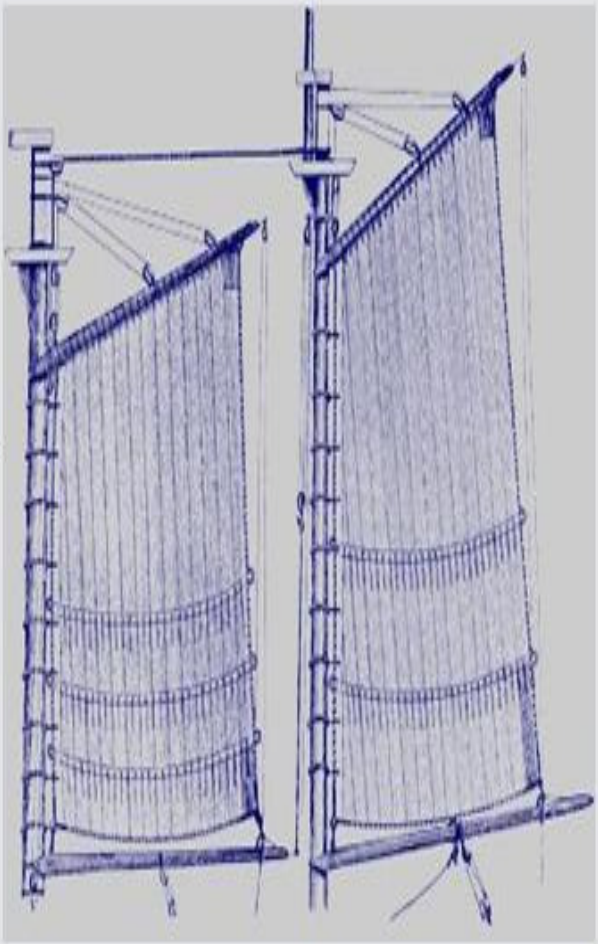
Cultura Navale
e
Arte Marinara

Filosofia della Vela

La vela, come la ruota, furono i primi mezzi che l'uomo inventò per spostare da un luogo ad un'altro, con minor fatica, se stesso e gli oggetti. Mentre la ruota serviva e serve tuttora allo scopo, ma necessita comunque di una forza motrice umana, animale o meccanica, la vela ha anche il vantaggio di impiegare e sfruttare una energia assolutamente gratuita, il vento. Similmente, l'uomo imparò a sfruttare questa energia naturale ed inestinguibile, per muovere altri strumenti, oltre ai mezzi galleggianti, le barche. Tutti conoscono le applicazioni derivate dalla vela, per esempio i mulini a vento, utilizzati per secoli per macinare frumento e granaglie, azionare pompe per sollevare l'acqua dai pozzi, drenare canali e terre sommerse, arte in cui furono maestri gli abitanti dei Paesi Bassi.
Dalle primitive superfici, che esposte alle correnti d'aria, mossero zattere e piroghe e primordiali barche, fino ai grandi velieri di portata di migliaia di tonnellate, la storia dell'uomo e delle sue scoperte su tutto il globo terraqueo, non può prescindere da questo mezzo di propulsione. A vela infatti furono compiuti tutti i viaggi di scoperta, ed a vela si intrecciarono tutti gli scambi di cultura e commerciali per molti secoli, fino al nostro. L'avvento del motore meccanico, a vapore o a scoppio, liberando l'uomo dalle limitazioni in tempo, dovute alle irregolarità nella "erogazione" dell'energia delle correnti aeree, portarono ad un lento declino della vela come propulsore. Ma questo avvento della meccanica, ha reso la navigazione schiava della necessità di imbarcare scorte di combustibile, a detrimento del carico utile, e della esigenza di scali per rifornirsi, con costi non trascurabili. Ha inoltre allontanato, per lo meno parzialmente, da quella simbiosi con gli elementi naturali, che l'uomo-marinaio aveva vissuto per secoli, creando una cultura particolare, tramandata di padre in figlio per generazioni.
La vela in quanto cultura, conoscenza delle forze della natura, nella quale il marinaio era immerso totalmente, con le sue gioie, i suoi timori, le sue sofferenze, anche la sua disperazione e terrore. Conservare, e divulgare, questa cultura, a volte primordiale, altre altamente raffinata, la sua tecnologia, il suo linguaggio, questo è quanto tendiamo a far vivere e sopravvivere anche in questi tempi. Infatti, la vela, con il declino del suo impiego per attività vitali per l'umanità, ha perso del suo valore determinante ed economico. Ridotta al rango di puro diporto e di fatto sportivo, agonistico, il suo sviluppo si è rallentato, o addirittura arrestato, rimanendo fermo agli anni d'oro della grande navigazione velica della fine del secolo scorso. Lo sfruttamento della energia naturale del vento si è ristretta al mero soddisfacimento di una delle esigenze, pur importante, dell'uomo: godere del "star sull'acqua", bisogno di misurarsi con gli elementi e con i suoi simili. Dopo l'euforia del "progresso", che ha caratterizzato gli ultimi cento anni, andiamo constatando che le fonti di energia, sempre più costose, vanno rapidamente esaurendosi. Il carbone ed il petrolio, sui quali si è basato il progresso in questo periodo della storia della umanità, non sono inesauribili, e sempre più andiamo ricercando il modo di sfruttare le energie naturali, e gratuite, che la natura ci offre. Sempre più sentiamo parlare di fonti energetiche "alternative", eoliche, solari ... Ed anche di energia atomica e nucleare. Ma anche questa non è infinita, e necessita di impianti costosissimi e di altissima tecnologia e peraltro può essere pericolosa per inquinamento, quanto quella derivata dai combustibili tradizionali. All'energia eolica forzatamente torneremo, magari assistita da altre fonti, per supplire alle sue irregolarità di elargizione e per alleggerire la fatica umana, applicando ad essa le innumerevoli tecnologie acquisite negli ultimi anni, e le conoscenze portate dallo studio di due nuove scienze: l'aerodinamica e l'idrodinamica.
Allora il marinaio dovrà ancora confrontarsi con gli elementi, vivere più a contatto con il mare ed il vento, per raccogliere la forza propulsiva. Tornerà cosi ad essere nuovamente immerso in quella cultura, che ci adoperiamo a conservare e far conoscere ai tanti che amano il mare, e desiderano solcarlo liberi dalle remore di spese e limitazioni nel tempo-spazio.

Gian Marco Borea

Aurico o Bermudiano?



In questi ultimi tempi, in cui si comincia a mettere in dubbio molte delle tendenze che hanno caratterizzato l'evoluzione, negli ultimi cento anni, delle imbarcazioni da crociera a vela, sembra che la forma della attrezzatura, oltre che quella degli scafi, sia oggetto di forti critiche.
La regata, il puro agonismo, hanno portato a notevoli progressi la vela, sia dal punto di vista progettuale, che da quello tecnologico.
Nuovi materiali, quali in particolare quelli sintetici, hanno offerto opportunità immense, sia per la maggiore solidità e durata, riduzione nella manutenzione e conseguente economia, sia per taluni rendimenti ai fini della efficienza. Già la celebre "America" negli anni a metà del secolo scorso, si era presentata alle regate, stravincendo, in Inghilterra, con vele di tessuto speciale di cotone, a tessitura e trama più fitta ed omogenea delle vele fin allora in uso, dimostrando una grande efficienza aerodinamica, per la loro impermeabilità all'aria, indeformabilità, oltre al "taglio" molto avanzato per i tempi. E bisogna notare che a quei tempi gran parte delle conoscenze ed esperienze aerodinamiche erano totalmente ignorate. Non era ancora sorta la scienza e la sperimentazione dovuta all'avvento della navigazione aerea, e gli studi approfonditi sui profili alari dovevano in effetti svilupparsi con l'enorme balzo verificatosi nell'aeronautica fra il 1910 ed il 1930.
Se la competizione, la regata, hanno dopo il 1920 registrato un reale progresso nella progettazione velica, al fine di ottenere una prestazione migliore in termini di pura velocità e possibilità di stringere il vento, e dopo gli anni '30, con l'evoluzione dello "spinnaker" anche nelle andature portanti, tuttavia le formule, inventate a scopi agonistici, per far competere sportivamente alla pari imbarcazioni spesso molto diverse, hanno penalizzato la superficie velica, quale fattore preminente di produzione di energia cinetica.
Le conoscenze acquisite in aeronautica dimostravano che, per ottenere maggior efficienza (aerodinamica delle basse velocità, come quelle registrabili in una imbarcazione a vela, che può solo sfruttare flussi d'aria molto lenti, confrontati a quelli di un aereo), un "bordo di attacco" molto allungato, per una incidenza minima, crea forze maggiori a parità di superficie. Ciò ha portato a uno sviluppo in altezza dei piano velico, con una forte riduzione della superficie, ottenendo sensibili vantaggi a parità di superficie esposte nel computo delle formule, supplendo alle deficienze della ridotta superficie nelle andature portanti mediante l'uso e lo sviluppo di spinnaker e fiocchi, meno penalizzati dalle stesse.
Questa tendenza sorta per lo sfruttamento delle formule di regata, non ha però giustificazione su imbarcazioni che vengono impiegate per pura crociera. Gli alberi, sempre più alti e fini, per esigenze aerodinamiche nelle andature di bolina, sono divenuti sempre più delicati, oltre a offrire, quando si è costretti a ridurre vela per la forza del vento, resistenze e sforzi che hanno sempre più di frequente causato rotture ed avarie di carattere meccanico.
Le esigenze, invece, di una barca da crociera, sono ben diverse: le limitazioni dovute alle formule da regata, intese per rendere il più possibile livellati i rendimenti tecnici e teorici, penalizzando i fattori favorevoli alla velocità, e favorendo quelli inversi, non sono più preminenti. Pertanto la superficie velica non è più soggetta a limitazioni (fattore favorevole alla velocità), né è più richiesto di dover esasperare la lunghezza del lato di inferitura, per aver miglior prestazioni di bolina, ma perdendo in efficienza nelle andature portanti, da compensare con fiocchi di maggior rendimento e spinnaker costosi, di difficile maneggio per un equipaggio di normali forze e capacità tecniche. Ne consegue che non sarà più necessaria un'alberata altissima, delicata e che aggiunge sforzi a tutte le strutture, comprese quelle dello scafo.

Queste considerazioni hanno rallentato, nelle barche da pura crociera, per molti anni il passaggio dall'armo aurico a quello detto bermudiano o marconi. Solo nei tardi anni '30 l'armo bermudiano si è imposto anche sulle barche da crociera, per vari motivi. Uno è stata la moda, come spesso avviene. Il fascino delle barche da regata, che davano risultati sorprendenti di velocità ed efficienza nelle andature di bolina, anche perché i loro scafi erano progettati per ottenere i più notevoli rendimenti in assenza di mare formato, ha certamente influenzato gli yachtsmen ed i progettisti. Un'altro fattore di preferenza per l'armo bermudiano è stato certamente la maggior facilità di manovra e la sua semplicità: una randa triangolare, con una sola drizza, agevole da ammainare e rizzare al corto boma in caso di riduzione o eliminazione per eventuali colpi di vento, da un equipaggio di numero ridotto.

Esaminiamo ora i vantaggi del vecchio e tradizionale armo aurico.

Questo si basa su una randa trapezoidale, distesa fra l'albero, piuttosto corto, un boma ed un picco. La sua efficienza è dovuta alla notevole superficie ottenibile, maggiore relativamente all'altezza dell'albero, rispetto a quella triangolare bermudiana. Il lato alto della vela è issato portando a riva il picco, mediante due drizze, una detta di gola, assicurata appunto alla gola dello stesso, che scorre lungo all'albero, ed una seconda drizza detta di penna, assicurata alla varea del picco, che permette alla vela di assumere la sua forma trapezoidale.

Questa vela in origine veniva issata lungo un albero relativamente corto e robusto, che non necessitava di crocette ed irrigidimenti con sistemi complessi di sartie e sartiole, pennaccini ecc. Era per lo più costituito da un semplice fusto in legno, un semplice palo, assicurato alle lande con un altrettanto semplice insieme di sartie e stralli, eventualmente da sartie volanti per trattenerlo verso poppa.

Il vantaggio di tale armo era soprattutto di tenere molto basso il centro di spinta delle vele, e pertanto la coppia di sbandamento della barca, permettendo, così, di tenere a riva più vela anche quando il vento rinforza, guadagnando perciò anche in velocità su barche armate alla bermudiana, costrette a ridurre tela molto prima che con l'armo aurico. Altro vantaggio sul bermudiano, la maggior potenza ottenibile nelle andature portanti, senza dover ricorrere a spinnaker, fiocchi da lasco e altre vele inventate, appunto, per supplire alla scarsa potenza della vela triangolare bermudiana, a queste andature.

Inoltre l'armo aurico permette, con scarsità di vento, l'uso di una efficientissima controranda, costituita da una vela triangolare da sovrapporre alla randa, fra il picco e l'albero, (o alberetto sovrapposto all'albero). Altro vantaggio della vela aurica, è lo scarso sbandamento della barca che agevola sensibilmente la manovra all'equipaggio, creando una piattaforma più agibile sulla quale muoversi, con minor pericolo di essere sbalzati fuori bordo.

Come abbiamo anzidetto, la vela ha subito notevoli miglioramenti di efficienza e facilità di manovra negli anni fra i '20 ed il momento attuale. Anche per l'adozione di nuove tecnologie e materiali.

Questi progressi sono stati apportati esclusivamente all'armo bermudiano, il più usato nel campo agonistico, ed ora anche in crociera.

L'anno aurico, per contro, è rimasto quale era nella tradizione ottocentesca, utilizzato solo su barche destinate all'amante della vecchia marineria, spesso molto più "marinaio" del moderno velista.

E' facile immaginare cosa avrebbe potuto esser apportato in migliorie di efficienza e comodità di manovra, se il medesimo impegno fosse stato rivolto verso l'arino aurico.

Conservando le doti di efficienza di questo antico sistema velico, e apportando il patrimonio di esperienza e di tecnologia attuali, esso potrebbe venir portato a efficienze paragonabili a quanto oggi si vede e va per mare. Vogliamo menzionare l'introduzione di winch studiati per alleviare molta della fatica dell'equipaggio e il numero dello stesso, l'impiego di materiali più leggeri, il taglio delle vele, che potrebbe sfruttare le migliori conoscenze ricavate dalla esperienza aeronautica, i tessuti sintetici, ecc.

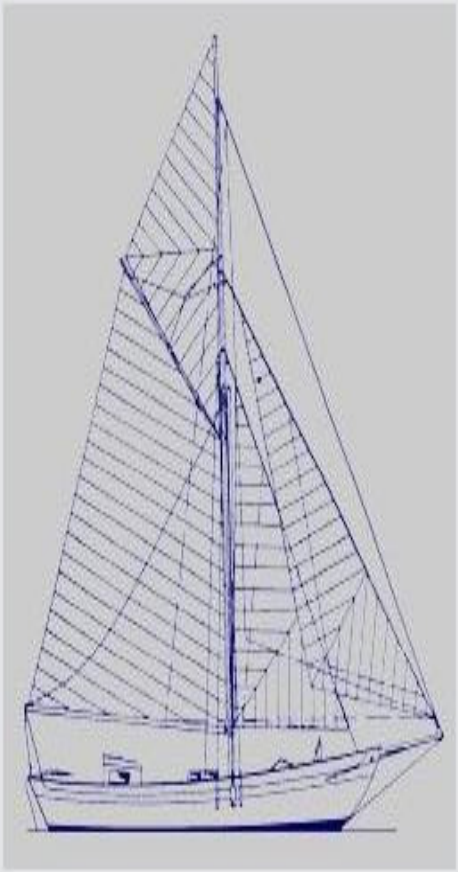
E' senz'altro vero che la vela bermudiana ha un rendimento maggiore, a parità di superficie velica, di quella aurica. Ma si deve considerare che la riduzione della detta superficie è solo un vantaggio nell'ambito delle formule di compenso per la regata. Se l'armo bermudiano è avvantaggiato nelle andature di bolina stretta, non lo è affatto, se non con l'ausilio di grandi e scomodi spinnaker, per le andature portanti.

Vediamo oggigiorno, che per certe classi da regata, non ultimo esempio la "Coppa America", si è adottata una randa steccata che ha una forma molto vicina a quella di una aurica con sovrapposta la controranda. Sono vele efficientissime, certamente più del tradizionale bermudiano. Sono però rande sprovviste di sistemi per ridurre vela (terzaroli), delicate (quante stecche abbiamo visto spezzate nelle ultime regate della "Coppa America"), certamente inadatte per la crociera.

E' un fatto che la randa aurica, provvista della sua controranda, è forse la più efficiente a tutte le andature, esclusa la bolina strettissima, nel qual caso la randa bermudiana permette di stringere il vento qualche grado di più. Diciamo qualche grado: questo può essere importante in regata, ma dà un vantaggio irrisorio in normale navigazione, quando un armo aurico può dare rendimenti superiori a tutte le altre andature, senza l'ausilio delle complicazioni di cambiamento di fiocchi, ingombranti e complicati spinnaker e loro relative attrezzature (tangoni, scotte, bracci, amantigli, caricabassi ecc.).
Un normale equipaggio familiare si troverà certamente meglio, senza ingombrare tutto il gavone di prua con vele per i cambi a seconda del vento e dell'andatura, con un semplice armo aurico.
Forse è venuto il tempo di riprendere in considerazione il buon, semplice, pratico e sicuro armo aurico, dedicandogli un po' dello studio e dell'esperienza dedicati al suo successore armo bermudiano o marconi. Dobbiamo riprendere a conoscerlo e migliorarlo, pur conservandone le caratteristiche tradizionali di semplicità e solidità, che ne avevano fatto la vela principe, dopo secoli di evoluzione, dalla vela quadra alla latina, a quella al terzo ed al quarto.

Gian Marco Borea

La Barca del Popolo



Come è nata e si è sviluppata la più "popolare" imbarcazione da crociera che si valuta sia stata riprodotta in oltre 3500 esemplari?

Nel 1940 il mondo era sconvolto da quella che è stata certamente la più catastrofica delle guerre. Ma un paese dell'estremo nord d'Europa, La Svezia, riuscì a restare neutrale, ed a evitare il generale disastro ed i lutti che quel conflitto per ami riversò sul mondo intero.

La Svezia è un paese dalle forti tradizioni marittime, dove la vela è una attività praticata virtualmente da tutti. Anche le sue acque si prestano alla navigazione sia per il grande bacino del Baltico, sia per le sue frastagliatissime coste, acque interne, laghi e isole.

L'Ente Nazionale della vela svedese, proprio in quel periodo iniziale che venne chiamato quello della "strana guerra", per l'incertezza e confusione dell'andamento politico e militare, decise di bandire un concorso per una barca da piccola crociera, una barca di famglia, adatta sia al mare aperto sia alla navigazione fra i mille anfratti ed isolotti della costa scandinava. Doveva essere di lunghezza sui 7-8 metri, di semplice costruzione, in legni non pregiati ma di facile reperimento in loco, equipaggiabile con un piccolo motore, non troppo invelato, ben zavorrato per resistere alle frequenti raffiche o colpi di vento improvvisi senza dover esser costretti a ridurre tela.

In Svezia erano già molto diffusi vari tipi di imbarcazioni, dalle caratteristiche che noi definiremo, appunto, scandinave. Barche strette e fini, con notevoli slanci, e poppe dette alla norvegese o a canoa. Sappiamo tutti quanto sia difficile far cambiare gusti e scelte al marinaio, conservatore quanto altro mai. Il concorso fissava alcuni parametri per la barca che si desiderava creare: una certa lunghezza e una certa larghezza, per offrire una certa tal quale abitabilità, che i tipi in uso fin allora non offrivano certo, stretti e bassi come erano.

Negli ultimi anni '30 in Germania Hitler aveva creato la "Volkswagen", l'auto del popolo, che avrebbe dovuto motorizzare gli abitanti del Terzo Reich.

Non sappiamo se fu in polemica che gli svedesi chiamarono il concorso per la creazione di una "Folk-boat", la Barca del Popolo. Fatto è, che il concorso, un po' per il periodo storico, che non invogliava certo a occuparsi di sport, e forse proprio per la reticenza a variare abitudini inveterate, dopo un anno era ancora deserto. Nessun progettista aveva presentato un piano di costruzione di una barca che fosse aderente al tema proposto.

Sven Salen, il Commodoro della Royal Sweedish Sailing Association, che aveva bandito il concorso, commentò: "Strano, ma sembra proprio che in questa nazione di marinai nessun progettista sia disposto a disegnare lo yacht che desideriamo!".

Sven Salen era un uomo d'affari affermato, armatore di una grande flotta di navi mercantili, capo di un impero commerciale da lui stesso creato.

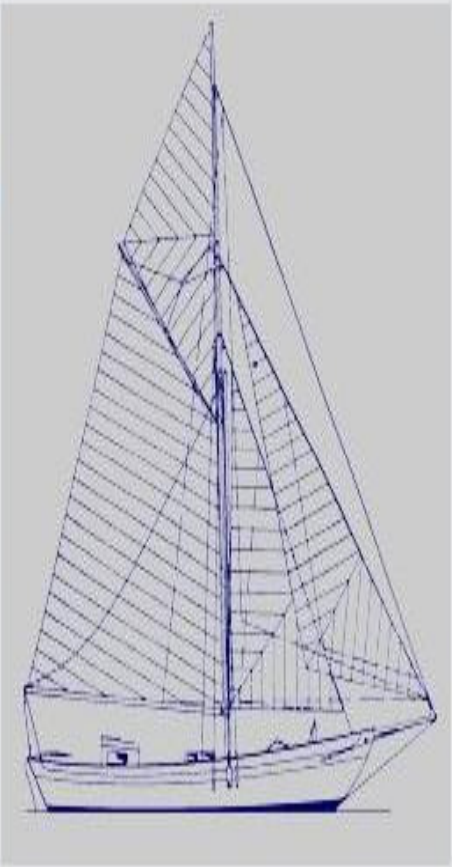
Era anche un noto skipper, che partecipava alle più importanti regate internazionali, nelle classi dei 6 ed 8 m. S.I.. Divenne famoso per aver per primo utilizzato, alle regate di Genova, il grande fiocco che si sovrapponeva in parte alla randa. Questa priorità è però contestata: il primo fiocco "Genoa" sarebbe invece stato impiegato per la prima volta da Raimondo Panario, alle regate di Genova e di Copenhagen nel 1926 sul "6 m. S.I.", disegnato e costruito da Baglietto, "Cora IV". Chi fu il vero "inventore" dei Genoa?

Fra le altre attività, Sven Salen aveva anche un cantiere navale. Un suo dipendente, un giovane ingegnere navale di nome Tord Sunden, specialista nel progettare eliche, lo sentì lamentarsi con i dirigenti, del fiasco del concorso per la "Barca del Popolo". Si intromise nel dialogo, dicendo: "Signor Salen, forse io ho qualcosa che potrebbe soddisfare le esigenze del concorso..." e tirò fuori da un cassetto degli schizzi.preliminari per una barca che avrebbe voluto costruirsi per le sue vacanze.

Era uno sloop di poco più di 7 m., dalle linee decisamente, per il tempo, rivoluzionarie. Con slanci moderati, opera morta molto bassa, ed una poppa, questa la gran novità per gli scandinavi, a specchio con timone a barra esterno, specchio e dritto di poppa inclinatissimi.
Una bassa tuga assicurava una discreta abitabilità. Ma la grande innovazione, contro le inveterate abitudini scandinave, era la notevole larghezza (più di 2 metri), e non aveva la poppa tonda a canoa!
Inoltre era previsto un armo a 3/4, che permetteva di mantenere basso il centro velico, ed una notevole zavorra esterna in ghisa di più di una tonnellata, su un dislocamento di meno di 2 tonnellate! Evidentemente, una barca che poteva tener su tanta vela anche con venti forti.
Salen fu dapprima molto impressionato, e contemporaneamente intrigato, dall'inusuale progetto. Da uomo esperto di mare ma abituato alle barche delle classi metriche, aveva dei dubbi. Come si sarebbe comportata quella strana poppa inclinatissima, senza alcuno slancio, con un forte mare di poppa? E non era forse troppo larga, questa piccola barca, di costruzione così leggera, ma così fortemente zavorrata?
Dimenticando lo scopo della sua visita al cantiere, Salen entrò in una lunga discussione con il giovane ingegnere. Questi spiegò che quella strana poppa era intesa per economia e semplicità costruttive, che con quella inclinazione del dritto di poppa e del timone risparmiava molta superficie bagnata, pur conservando una buona lunghezza al galleggiamento; ed il timone esterno era anche ben più facile da costruire senza losca, appeso da femminelle ed agugliotti allo specchio, più pratico da controllare, smontare, riparare.
Salen non era del tutto convinto dalle risposte con cui Sunden spiegava le ragioni delle sue scelte progettuali. Tuttavia riconosceva che questo giovanotto non aveva tutti i torti, e che il suo talento avrebbe dovuto essere incoraggiato.
Resta il fatto che il Commodoro, dopo un mese di riflessione, presentò il progetto alla commissione esaminatrice del concorso, dicendo: "Abbiamo trovato la nostra barca".
Il progetto, completato, venne ancora esaminato, e... nacque la barca del popolo: la "Folkboat"!
La Royal Sweedish Sailing Association ordinò un primo lotto di ben 60 "Folkboat", un numero per quei tempi enorme, dato anche il periodo bellico. Il primo esemplare scese in acqua nel 1942.
Venne scelta la costruzione a clinker (fasciarne sovrapposto) ed il legno di costruzione fu deciso in pino svedese e quercia, materiale reperibile localmente a basso prezzo. L'attrezzatura era ridotta alla massima semplicità: nessun winch, ma paranchi, sia per le drizze che per le scotte.
La "Folkboat" ebbe un rapido successo, specialmente appena terminato il grande conflitto. La sua dote di tenuta di mare, anche con forti venti, divenne proverbiale. Si diceva: "se devi prendere una mano di terzaruoli vuol dire che non avresti dovuto uscire quel giorno in mare."
Su questo disegno vennero costruite un gran numero di barche, non solo in Svezia, ma in Inghilterra e nei Paesi Scandinavi, specialmente in Danimarca. Ne vennero fatte a fasciame tradizionale, con una tuga più alta in lamellare (bruttissime ...) per dare maggior altezza in cabina, ed infine un cantiere scandinavo ne acquistò i diritti di costruzione e produsse in serie una Folkboat in vetroresina.
Si calcola che siano stati varati più di 3500 "Folkboat" nel mondo. Date le sue qualità marine, e la sua robustezza, alle prime edizioni della "OSTAR", la regata transatlantica in solitario, gran parte dei partecipanti si presentarono con "Folkboat" più o meno opportunamente modificate. Un "Folkboat" era il famoso "Jester", che vinse la prima "OSTAR". Sullo scafo di questo Folkboat era stata costruita una tuga che copriva, a mo' di testuggine, tutto il ponte, da poppa quasi fino a prua, con un unico portello di accesso sottoponte a circa mezza nave, ed era armato con una sola vela steccata da giunca cinese.
Altro celebre "Folkboat" è stato il "Rondetto" di Erik Pascoli, che vi compì alcune memorabili traversate oceaniche in solitario. Tord Sunden non ebbe gran profitto per il successo della sua creazione. Aveva ceduto i suoi diritti alla Royal Sweedish Sailing Association fin dall'inizio, per pochi soldi. In seguito vi fu una controversia che venne legalmente appianata con una forma di compromesso, che riconobbe al progettista una "royalty" di 300 corone svedesi per ogni "Folkboat" costruito.
Ancora oggi i "Folkboat" navigano in gran numero, e regatano sotto l'egida di una propria associazione di classe. Anche i "Folkboat" in vetroresina devono essere conformi, come linee, armamento e distribuzione dei pesi, agli originali in legno, e pertanto hanno prestazioni uguali.
Bisogna anche rimarcare che molti progettisti si sono ispirati a questo disegno di gran successo, e si sono viste barche quasi uguali al "Folkboat" di dimensioni maggiori, fino ai 12 metri. Non tutte queste imbarcazioni hanno avuto un gran successo, tuttavia bisogna riconoscere che l'idea di Tord Sunden ha costituito una pietra miliare nella diffusione di una piccola barca veramente marina, ed alla portata di tasche non tanto fornite.

Gian Marco Borea

Terminologia Marinaresca



Il linguaggio marinaresco, così ricco di termini carichi di tradizione, nacque ed evolui tra la gente di mare dei secoli passati: principalmente marinai, imbarcati per la maggior parte della loro vita sulle navi a vela, impegnate a trasportare ogni genere di carico da un porto all'altro, lungo le rotte del piccolo e del grande cabotaggio, fino a quelle intercontinentali, attraverso gli oceani, senza badare alla stagione, col tempo bello e cattivo, tra bonacce e tempeste; ma anche maestri d'ascia e carpentieri, maestri calafati e attrezzatori, velai, funai e quant'altri gravitavano attorno al mondo delle Marine.

Imposto dalla imprescindibile necessità di capirsi a bordo con precisione e senza il minimo indugio, il linguaggio marinaresco rivestiva un'importanza fondamentale, compresa da tutti i componenti dell'equipaggio che lo conoscevano alla perfezione e per il quale anzi nutrivano un religioso rispetto. Da esso, infatti, poteva dipendere la sicurezza della nave e, di conseguenza, la loro stessa sopravvivenza.

Così ogni componente della complessa costruzione dello scafo e dell'attrezzatura, ogni parte dei vari servizi di bordo doveva essere identificata in maniera inequivocabile con un nome particolare. Gli ordini, inoltre, dovevano essere dati in una forma standard, in modo che non vi fosse il minimo dubbio di interpretazione nell'esecuzione, che normalmente segue immediatamente l'ordine.

Talvolta si rendeva necessario modificare opportunamente una normale parola della lingua madre affinché non si potessero verificare fraintendimenti. Così, ad esempio, non è a caso che a bordo si debba dire "dritta" piuttosto che "destra": la distinzione con "sinistra" è infatti più netta, cosa di fondamentale importanza, considerate le possibili nefaste conseguenze di un ordine malinteso nel fragore della burrasca da un timoniere che perciò mette la barra dalla parte sbagliata...

I termini marinareschi risentono del fatto che la gente di mare, per il fatto di avere continui contatti con marinai e popolazioni rivierasche di ogni parte del mondo, era un po' cosmopolita e talvolta adottava parole straniere nel suo vocabolario. Per fare un esempio, la parola "bolina" deriva dall'inglese "bow line", la manovra corrente impiegata per distendere i trevi sopravento, conferendo loro la forma adatta a stringere il vento.

La maggior parte dei termini del vocabolario marinaresco italiano, tuttavia, ha radici antichissime, che risalgono ai tempi delle repubbliche marinare, e che perciò sono influenzate dai vari dialetti, al punto che talvolta lo stesso oggetto può essere identificato con due nomi. E' il caso del "bansigo", il noto sedile pensile usato per mandare a riva un marinaio per mezzo di una drizza, allo scopo di eseguire lavori all'attrezzatura, che ha origini genovesi. Nella marina napoletana lo stesso sedile era denominato "sbalzo", da cui il termine "balzo", pure presente nella terminologia ufficiale.Occorre anche dire che esistono diversità e particolarità di termini in uso nella Marina Militare e in quella mercantile: "pennese", ad esempio, è un termine prettamente militare, che identifica il marinaio, dipendente da un sottufficiale capo-carico, custode del materiale contenuto in una determinata "cala". Nella Marina Mercantile poi si dice sempre "prua" e "poggiare", mentre nella Marina Militare si preferiscono i termini "prora" e "puggiare", da cui il mercantile "barra alla poggia", contrapposto al militare "barra alla puggia".

Sono diversi i vocabolari marinareschi giunti fino a noi dal passato, ognuno caratterizzato dal periodo in cui venne compilato. Uno dei più recenti, che risale agli ultimi anni della marineria velica, è quello del Comandante Conte Carlo Bardesono di Rigras, appassionato marinaio e profondo cultore di marinara, che lo definisce "l'elenco delle parole più pittoresche della più bella lingua del mondo che, per la sua qualità di marinaresco, non è soltanto un'arida fila di vocaboli. Ogni parola porta con sé il respiro e la poesia del mare dov'è nata, ed anche quelle che nacquero sui banchi dei mercanti e sulle calate dei porti, tra le astuzie e le insidie dei traffici, hanno dei buoni sapori e odori di salsedine, catrame e spezie".

Con la fine della marineria velica, avvenuta tra le due guerre mondiali, questa lingua così espressiva e colorita, la più bella lingua del mondo secondo il Bardesono, ha purtroppo iniziato un lento ma inesorabile processo di decadimento, sopravvivendo ancora intatta soltanto sulle due navi scuola a vela della nostra Marina Militare: il "Vespucci" e il "Palinuro", dove i "gabbieri" vanno ancora "a riva" su per le "griselle" a serrare i "velacci" o a "sghindare gli alberetti"... Gli equipaggi di queste navi sono dunque i soli depositari dell'antica terminologia marinaresca.

Sulle imbarcazioni a vela della Marina da Diporto, che negli ultimi decenni ha registrato un fortissimo sviluppo, la terminologia è invece molto degradata. Ciò non si era verificato nel passato, quando le imbarcazioni a vela erano poche, di legno, costruite da sporadici ma rinomati cantieri, su progetti espressamente ordinati a famosi quanto rari architetti navali, che si tramandavano gelosamente il mestiere di padre in figlio.

Queste bellissime imbarcazioni, molte delle quali si possono ancora ammirare in occasione dei numerosi raduni di barche d'epoca che si tengono annualmente in varie città di mare, erano sempre affidate a marinai professionisti, diretti discendenti dei marinai dei velieri, dai quali avevano ereditato un religioso amore per la loro professione, e che consideravano come un punto d'onore il mantenimento della tradizionale terminologia.

C'era stato, è vero, qualche adattamento di termini, imposto dalle diversità delle attrezzature degli yachts rispetto a quelle dei velieri. Ma era stato fatto con cura e intelligenza. Per fare un esempio, i "paterazzi" dei velieri erano sempre a coppie, come le sartie, perché il boma della randa dell'albero più a poppa, che poteva essere l'albero di maestra o quello di mezzana a seconda del tipo di armo, era lungo abbastanza da andare oltre la poppa della nave: così occorreva che i paterazzi fossero ben aperti ai due lati della randa per evitare interferenze con la stessa. Ciò avveniva anche per gli altri alberi, tra i quali venivano alzate le vele di strallo, che pure avrebbero interferito con i paterazzi, se questi non fossero stati ben aperti sui due lati della nave.

L'evoluzione dei piani velici degli yachts condusse ad alberi sempre più alti e boma sempre più corti, tanto che fu possibile unificare i paterazzi, visto che non interferivano più con la randa, andando dalla testa d'albero all'estrema poppa, senza toccare il boma. La coppia di paterazzi divenne così un'unica manovra fissa che fu naturale chiamare "paterazzo", visto che assolveva la stessa funzione di sorreggere l'albero verso poppa.

Oggi però, specialmente sulle barche da regata, è invalso l'uso di chiamarla "strallo di poppa", probabilmente perché gli inglesi la chiamano "back stay" (I regatanti amano distinguersi dai semplici diportisti, anche usando termini inglesi che poi talvolta traducono alla lettera...). Ma, se per la terminologia inglese questa denominazione è corretta, non lo è affatto per quella italiana, perché gli stralli sorreggono gli alberi verso prora, mai verso poppa. Inoltre, con questa novità, occorre usare un altro "neologismo" scorretto, lo "strallo di prua", quando quella manovra fissa è sempre stata identificata semplicemente come "strallo", nel caso di uno sloop che ne ha soltanto uno. Se ve ne sono due o più, gli stralli, o stragli, prendono il nome della vela che vi si inferisce: un cutter avrà così lo "strallo di fiocco" e lo "strallo di trinchetta".

E' questo solo un esempio dell'imbarbarimento del linguaggio marinaresco nella Marina da Diporto, il cui inizio può farsi risalire all'avvento della vetroresina e alla conseguente costruzione in serie delle imbarcazioni. Eravamo negli anni cinquanta e cominciava a profilarsi quello che sarebbe stato il boom della nautica, un fenomeno assai positivo per molti versi, ma che aveva anche aspetti negativi proprio per la rapidità con cui si sviluppava. Iniziò infatti la proliferazione della nuova "gente di mare", che di professionale aveva poco o nulla, essendo solo attratta dalle nuove possibilità di investimenti e di lavoro in questo promettente settore, e proveniente dalle attività più disparate, che la maggior parte delle volte nulla avevano in comune col mare e con le barche.

Con una preparazione superficiale si improvvisarono così direttori di cantieri navali e capocantieri, carpentieri e attrezzatori, istruttori di vela e skipper, scrittori di manuali di arte marinaresca e articolisti delle nuove riviste di vela... Come poteva non risentirne l'indifeso linguaggio marinaresco, al quale la nuova "gente di mare" attingeva a piene mani, senza farsi troppi scrupoli nel conservare il vero significato dei termini e spesso storpiandoli, avendo in testa parole simili appartenenti alla lingua italiana, sì, ma non a quella marinara?

E' il caso del termine "mure", plurale di "mura", l'angolo inferiore di sopravento di una vela e anche la manovra corrente ad esso collegata. Le vele quadre dei velieri alternavano gli angoli di mura con quelli di scotta a seconda del lato da cui prendevano il vento. Così avere "le mure a dritta", o a sinistra, voleva dire che la nave prendeva il vento dal lato di dritta o di sinistra, un'espressione giunta fino a noi, ma che viene regolarmente storpiata in "avere le mura a dritta"o a sinistra.

Il perché è facile capirlo: è molto arduo dire "le mure" quando si è abituati a dire "le mura", quelle di mattoni per intenderci, specialmente non conoscendo l'origine dell'espressione. Non la conoscono, evidentemente, neppure i popolarissimi telecronisti delle regate dell'ultima Coppa America, che, ai milioni di italiani inchiodati ai teleschermi alle tre di notte, continuavano imperterriti a dire "le mura", sanzionando così la stortura, e spiegandola anzi tirando in ballo le "murate", che con le mure non hanno nulla in comune...

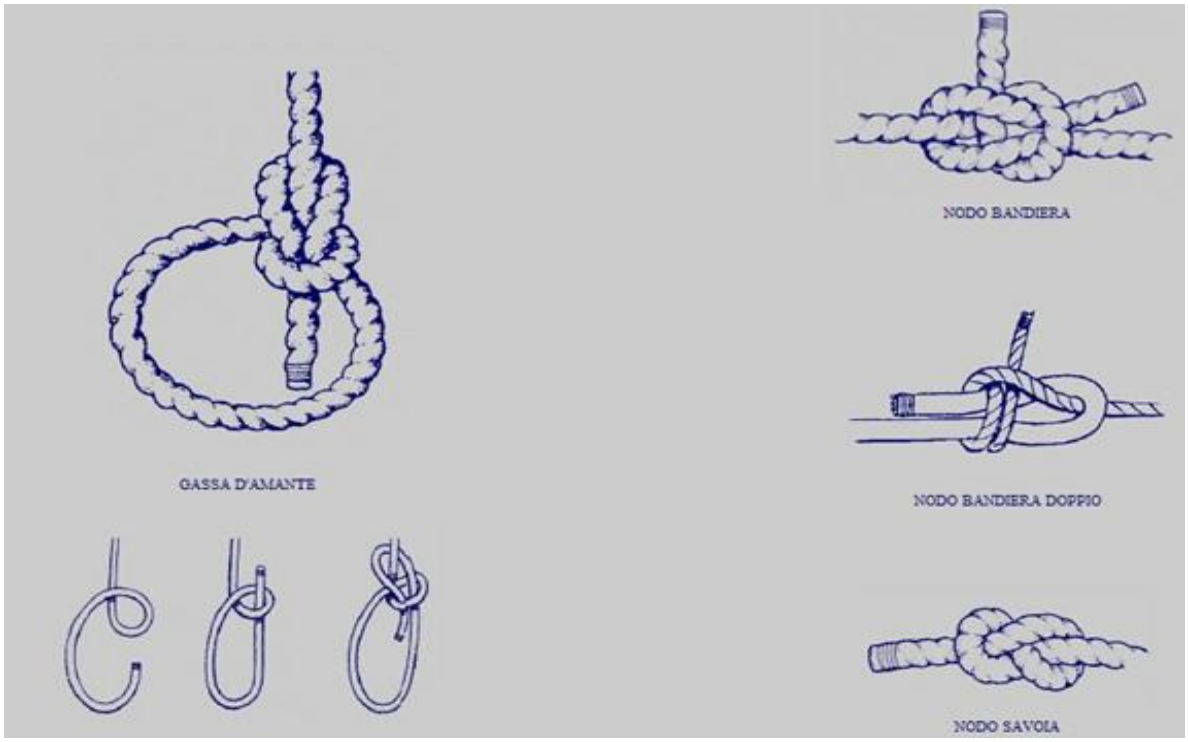
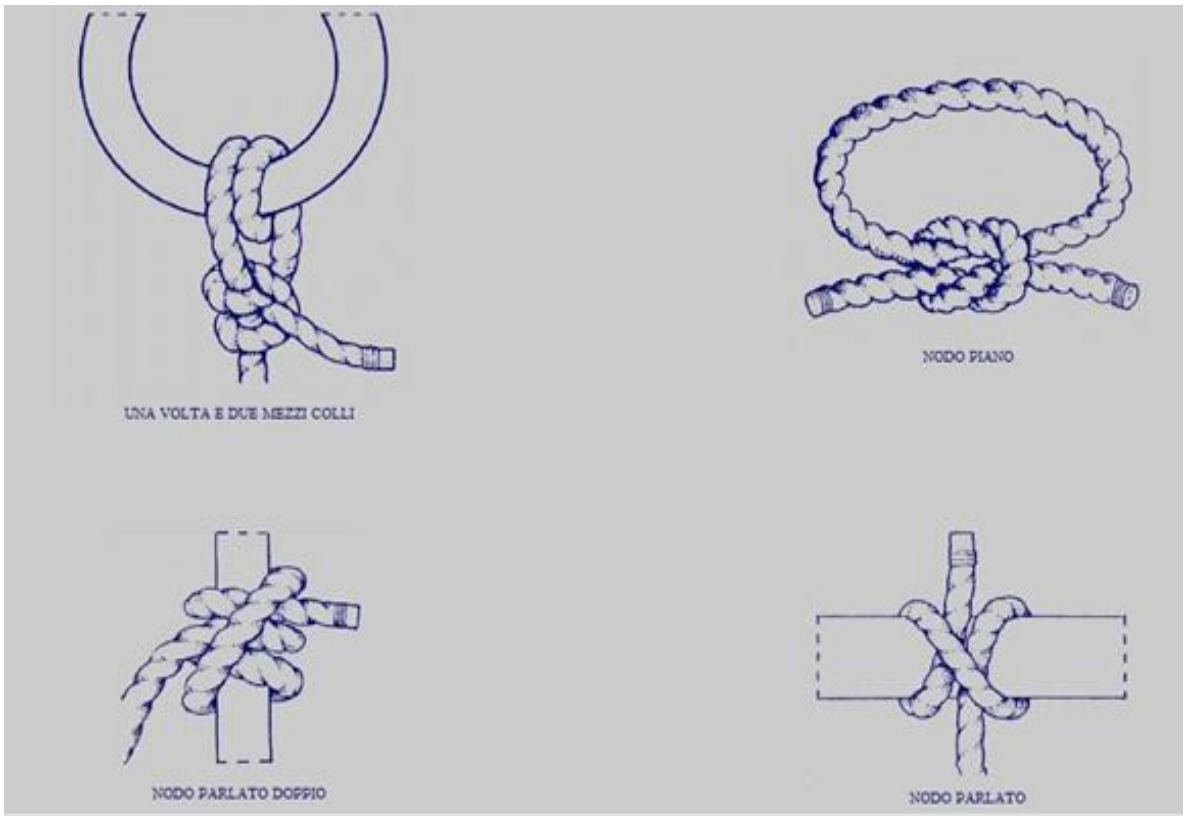
Difatti, la cosa peggiore per la corretta divulgazione della terminologia, è che, una volta radicata per tanti anni e sanzionata dai grandi "professionisti" del momento, una storpiatura di questo tipo diventa praticamente impossibile da estirpare, perché accade che, alla stragrande maggioranza di chi la usa, diventa familiare e, paradossalmente, è il termine corretto che suona storpiato!

Vi è poi un altro gruppo di termini, quelli ai quali è stato affibbiato un significato che non hanno mai avuto. Uno di questi, ormai assolutamente inestirpabile, è "scassa", a cui i migliori vocabolari marinareschi attribuiscono l'unico significato di robusta struttura che ospita l'estremità inferiore dell'albero, detta "miccia" o "micciotto", con la funzione di scaricarne le forti sollecitazioni allo scafo.

Qualcuno, in tempi moderni, ha pensato di attribuirgli il significato di "alloggiamento della deriva", forse perché il termine appropriato, "cassa della deriva", gli sembrava poco marinaresco... Sta di fatto che il termine errato ha attecchito così fortemente che persino gli istruttori federali, in genere molto fieri della loro preparazione marinaresca, lo insegnano ai bambini che cominciano ad andare a vela sull'optimist. Chi glielo toglierà più dalla testa? E' triste che dall'alto della FIV non giunga una direttiva volta a salvaguardare in nostro tradizionale linguaggio marinaresco.

Altri "neologismi" derivano dalla terminologia automobilistica e motoristica, la cui cultura è molto più sviluppata di quella marinara da noi. E' il caso di "bialbero", sicuramente il termine appropriato per indicare il motore dotato di due alberi a camme in testa, ma che non si era mai sentito per chiamare una nave o un'imbarcazione armata con due alberi, sempre denominata "un due alberi", anche perché quando ne avesse tre, secondo la nuova moda "un tre alberi" si dovrebbe chiamare un "trialbero", e a tanto non sembra si sia ancora giunti...

Sarebbe auspicabile che si salvasse il salvabile e che le scuole di vela, le riviste nautiche, gli scrittori e gli editori di manuali e libri di mare, gli enti preposti al conseguimento delle patenti nautiche e, non ultima, la FIV, ponessero maggiore attenzione alla divulgazione della corretta terminologia, che è poi lo specchio della cultura marinara, anche per rispetto alle generazioni passate di veri marinai della vela, non certo diportisti più o meno sportivi come quelli dei tempi moderni, ai quali dobbiamo il nostro ricchissimo e rigoroso vocabolario marinaresco.

Giancarlo Basile

I Nodi più Utili