

## **PREPARAZIONE DI UN CORSO PER OPTIMIST**

*Fra i tanti sport che possono praticare oggi i giovanissimi, la vela, in particolare per coloro che abitano nelle vicinanze del mare, è quello che farà sicuramente vivere loro una avventura eravigliosa: non sarà solo scuola di vela ma anche scuola di vita. Per muovere i primi passi, o meglio per imparare le prime strambate, la barca più indicata per i bambini dai sei ai dodici anni è una barca dal nome che suona già di buon augurio: «Optimist»*

### **IL GRANDE GIOCO DELLA VELA**

Il momento favorevole per insegnare ai bambini i primi elementi della vela è quello che va dai sei ai sette anni. Si tratta di avvicinarli gradualmente, per coloro che non vogliono subito affidarli a una scuola, a quello che in fondo può essere considerato un «nuovo» gioco che li porterà a contatto con la natura, in un ambiente sano e pulito vicino ai significati più genuini della vita, rafforzandone il carattere in formazione e favorendo passi sicuri verso un'adolescenza già con interessi che stanno prendendo contorni definiti.

Con la vela si aprirà per loro un mondo al quale rimarranno senz'altro fortemente legati, conservando le prime sensazioni e ricordando le nozioni di base alla padronanza delle quali sono giunti sempre con riflessione, ragionamento e consapevolezza delle responsabilità verso se stessi. Per molti, è probabile, la vela si trasformerà in un'irrinunciabile passione che influenzerà anche lo sviluppo armonico della loro personalità e forse anche le loro successive scelte di vita.

### **GRADUALMENTE IL GRANDE GIOCO**

Guidarli in questi primi passi con l'intenzione di dar loro una prima iniziazione di vela, non è francamente cosa facile.

Le possibilità di inserirli in una scuola specializzata sono oggi innumerevoli, ma ci possono essere motivi sia logistici sia personali per cui talvolta si è indotti a far ricorso alla buona volontà e al «fai da te»!

Abbiamo già detto come un compito del genere possa apparire arduo. Nel mondo dei piccoli occorre entrare con attenzione e prudenza, scegliendo un linguaggio semplice e persuasivo (e soprattutto lontano da rigide imposizioni), adatto per fugare i primi timori, preparando la resistenza alla fatica, la confidenza con l'acqua, la consapevolezza del pericolo, il coraggio per affrontarlo e l'emulazione con i coetanei.

Il bambino non sa di vento, non sa di vela e ignora i principi fisici che portano una barca a muoversi. Accoglie però con curiosità ed interesse le spiegazioni presentate in un certo modo e si trova a suo agio nello scafo interpretando la proposta di starci dentro come gioco, fiducioso delle sue sponde protettive quasi come un'immagine che si avvicina a quella materna, perché in quell'interno accogliente trova sicurezza e difesa.

### **DOMANDE E RISPOSTE**

La parola usata per spiegazioni difficili e tecniche serve a poco, specialmente quando ci sarà da far capire come e perché la barca si muove col vento e quali sono le funzioni e le reazioni della vela e del timone. Anche un disegno realizzato in grande non servirà granché, in quanto le dimensioni del tracciato sulla carta o lavagna sono diverse da quelle che vengono viste nella realtà. Diversamente azioni dirette o esempi pratici realizzati con la barca in secco sulla riva e un sottile mostravento su un palo possono far capire meglio ciò che poi avviene in acqua quando la vela si gonfierà a far muovere la barca.

Un pò di teoria di cui non si potrà fare a meno è meglio organizzarla con sagome in legno o esempi realizzati su un piano orizzontale. Le domande verranno spontaneamente dal bambino e si vedrà subito se le risposte date da chi si è assunto il compito di istruttore siano state assimilate rapidamente. È anche un test per sapere se è stato trovato il modo giusto di parlare e di spiegare. Il muovere sagomine di legno su un piano farà meglio delle parole affinché alcuni concetti di base restino nella memoria. Meglio ancora iniziare le dimostrazioni pratiche sulla riva muovendo già lo scafo della barca invelata.

È il momento di portarlo a capire e ricordare quello che può fare anche con una piccola barca. Potrà anche giocare con un galleggiante colorato, un pallone o dei grandi nastri variopinti da mettere all'albero come premio per la riuscita degli esercizi migliori e quanto altro verrà suggerito dalla passione di chi insegna perché non sarà difficile trovare il modo di toccare la sua sensibilità e il suo orgoglio.



## **OPTIMIST**

Tutto sommato una barca non facile e il cui adattamento alla condizione marina è abbastanza complesso. La prima posizione che assume il bambino allorché vi sale, è quella dello star seduto afferrandosi con forza ai bordi. Si vede poi come gradatamente inizi a conquistarsi, già dal momento in cui è vicino alla riva, senza deriva né timone, una posizione corretta.

I primi movimenti sono quelli destinati a raggiungere l'equilibrio necessario per non cadere nella e dalla barca, primo passo per poter arrivare poi a muoversi con la stessa e a condurla dove si vuole.

Successivamente dopo che avrà preso confidenza, questi primi giochi di equilibrio gli faranno capire che con un movimento particolare o con un'azione, riuscirà a farla muovere.

Nell'Optimist, la cui forma non sembrerebbe adatta al navigare, la prima cosa che colpisce è quella prua tronca che non gli permette di aprire l'onda e che dovrà perciò essere richiamata in alto dallo spostamento del corpo ogni volta che si dovrà superarne una. Anche la poppa richiede particolari posizioni di richiamo visto che è determinante l'azione del timone esterno e quella della deriva entrambi molto pronunciati.

Tutto ciò sarà possibile solo quando il peso e i movimenti del corpo del timoniere provocheranno, sui 35 chili (peso ufficiale, anche se vecchi modelli in legno pesano di più) della barca, quelle reazioni di richiamo e di bilanciamento necessarie per farla navigare in assetto. Per far ciò la posizione necessaria non sarà più quella riparata sul fondo dello scafo, bensì quella ideale col corpo seduto sul bordo sopravvento e i piedi agganciati alle cinghie di ritenuta. Il timoniere avrà così la possibilità di spostarsi avanti e indietro, in fuori o di fianco conquistando l'abitudine ai movimenti del mezzo. Chi si è assunto questo compito didattico dovrà sempre far ricercare al timoniere il centraggio della barca perché sia garantita la resa migliore. L'Optimist la raggiunge quando prua e poppa sono fuori acqua.

Se cazzando la vela e lasciando libera la barra, sempre con prua e poppa fuori, la barra resta in linea con la cassa della deriva, la barca è equilibrata e non vi dovrebbero essere variazioni nella rotta che si manterrà diritta. Potrebbe però risultare una tendenza puggiera o orziera, nel qual caso bisognerà intervenire sul meccanismo della scassa per spostare l'albero anche se minimamente verso prua o verso poppa, sì da far raggiungere alla barca l'ottimizzazione del centraggio. Se la barca si carica d'acqua, cosa possibile anche fuori regata, se ciò è dovuto a ondulazioni del corpo non corrette si formerà un deposito d'acqua sul fondo che richiamato su un lato verrà rapidamente sgottato con la sassola, uno degli accessori sempre presenti sulla barca.

Ciò dovrà avvenire senza che la barca perda l'abbrivo.

Resta all'istintiva sensibilità, che si acquista col tempo, assumere in simbiosi col mezzo quella corretta posizione che permette il giusto utilizzo della vela, della deriva e del timone. Ma tornando a parlare di una didattica elementare, occorre seguire un programma graduale impostato per far apprendere a un bambino e non a un adulto le prime cognizioni di un corretto andare a vela. Evitare quindi che questo compito, seppur appassionante, si trasformi poi in un «giochino» personale per chi istruisce. Si dovrebbe iniziare con barca presentata sulla riva con la descrizione delle parti dello scafo e successivamente della vela. Parole poche ed essenziali anche se inevitabilmente, come vuole la tradizione marinaresca, si dovrà usare un glossario fuori dal linguaggio comune. Parole nuove che devono entrare gradualmente nell'abitudine dell'allievo per capire e riconoscere le parti della barca e soprattutto per chiedere e rispondere.

## **LA BARCA SCENDE IN ACQUA**

Scende sì, ma non è ancora libera nelle mani del bambino che ha imparato per ora ad osservare solo come viene montato l'albero, stretta la vela con gli stroppetti al bome, messa in posizione corretta la deriva, liberato il gioco della ritenuta, issato il picco e fermata la sua drizza, messo in chiaro il gioco dei bozzelli della scotta e infilato correttamente il timone. Il salvagente che è da indossare sempre, sin dalle prime parole che vengono pronunciate sull'argomento andare a vela, diventa dopo un pò un'abitudine e ci si convince che non si può farne a meno anche se ingombra o può dar fastidio.

Ma la barca ora è nell'acqua e l'allievo dovrà imparare a salirvi correttamente.

Prima un piede, mani afferrate al bordo, poi il resto. Il piccolo timoniere è seduto sul fondo e si guarda attorno; dovrà riconoscere i nomi delle manovre, la barra, la deriva infilata nella cassa dalla parte corretta e la ritenuta che ne regola l'altezza, il gioco dei bozzelli al boma...

Si inizia a muovere la barca in sicurezza, magari col sistema di una cima a poppa che viene filata mentre un'altra cima data di volta a prua viene recuperata da un pontile opposto facendo fare alla barca questo breve primo percorso numerose volte sino a che il bambino non si sia abituato e sia cessato lo stato di tensione iniziale, emozione giustificata per i suoi primi metri fatti in acqua.

## **PRIMA DI INIZIARE**

L'Optimist ha delle linee definite e precise. Il monotipo, pur avendo addolcito alquanto quelle di origine che lo facevano somigliare decisamente a una cassa e avendo ora anche un fondo con un accenno di concavità, è pur sempre uno scafo a spigolo, quindi gli effetti di ogni spostamento del timoniere porta a far sì che la minor superficie bagnata ottenibile con il posizionamento opportuno del corpo porti a un mantenimento o a un aumento di velocità.

L'albero senza sartame e la vela aurica l'avvicinano più che lo scafo al concetto del dinghy 12 piedi. In ogni circolo velico del mondo c'è uno spazio per l'Optimist e qualche alternativa proposta sino ad ora non ha avuto grande successo. Non fa eccezione l'Italia in cui le barche naviganti superano le 4.000 unità. Regata, raduni, corsi di iniziazione sono all'ordine del giorno dovunque quando inizia la primavera.

## **USARE CORRETTAMENTE LA VELA**

Abbiamo parlato di questo scafo che ha avuto come antenato una cassa d'imballaggio; parliamo ora dell'attrezzatura che è anche un capolavoro di ingegnosità e di semplicità. La randa questi 3,25 mq di tessuto di materiale temperato diviso in cinque ferzi cuciti. La forma è trapezoidale e ha i due bordi di base e di balumina allunati. Due tasche rinforzate per le stecche e lungo i lati che dovranno unirsi al boma e all'albero, occhielli dove passeranno gli stroppi di legatura. Le manovre sono altrettanto semplici, perciò

l'Optimist come prima cosa non ha sartame ma solo un albero solidamente trattenuto allo scafo dall'appoggio su una scassa posta in corrispondenza della chiglia e passante per una tavola con foro che unisce le due murate, una mastra. Il boma appoggia con una strozza sull'albero e ha una ritenuta collegata alla base dell'albero. Il picco che attraversa diagonalmente la vele ne sostiene l'angolo di penna. L'azione di quest'ultimo sulla tensione della vela è affidata a un piccolo paranco con uno o due bozzelli. La manovra della randa è realizzata con una scotta che agisce su due o tre bozzelli uno che parte da un archetto in cavo metallico sul boma e altri due collegati al fondo dello scafo con uno stroppo. Il timone esterno è molto profondo, si infilano facilmente gli agugliotti nelle femminelle della tavola di poppa e la barra è collegata a una prolunga. La mano che guida questa prolunga della barra deve essere in grado di fermare in contemporaneità la scotta e questo anche quando la sassola dovrà energicamente sgottare dal fondo. Pur essendoci la deriva abbastanza profonda la tendenza a sbandare deve essere corretta dall'intervento energico del timoniere che col suo peso deve creare una coppia di forze che porti a tenere in assetto la barca. Gioca molto, quindi, l'altezza e il peso anche se raggiunge verso il 15mo anno un insolito sviluppo antropometrico che li pone in vantaggio su ragazzi attorno ai dieci anni.

### **INIZIARE DALLA RIVA A CONOSCERE LA BARCA**

Se si è soli con l'allievo, col carrellino si porta la barca sulla riva. Ritornando poi a riprendere l'albero, la vela, il picco, timone e deriva. Anche gli altri accessori: sassola, bugliolo, una cima di traino, una spugna vanno portati vicino allo scafo. Il salvagente che andrà sempre indossato anche durante le esercitazioni più semplici, va messo correttamente prima che la barca venga varata in acqua.

Al limite degli sforzi che il bambino può fare nei confronti della sua età dovrà partecipare attivamente a questa fase per avviarsi poi gradualmente a una completa indipendenza per tutte le azioni di preparazione.

In un contesto collettivo saranno i bambini stessi ad organizzarsi per trasferire sulla riva le parti più pesanti e ingombranti della barca.

Spiagge e luoghi ideali da scegliere per qualsiasi tipo di insegnamento sono quelle assolutamente senza estranei e con genitori e parenti il più distante possibile affinché vengano frenati dalla voglia di dare una mano e fare sforzi per aiutare...!

Molte volte la presenza di un genitore è deleteria e fa distogliere l'attenzione.

Con la barca trasportata sulla riva, ideale sarebbe una bassa invasatura che permetta di armare comodamente l'imbarcazione.

### **PRIMA DI METTERE L'ALBERO NELLA SCASSA**

La vela è già fissata all'albero dalla parte della «caduta prodiera» a mezzo degli stroppi, che lasceranno uno spazio tra albero e vela, al massimo di un centimetro. Anche il boma che da una parte col «collare» ruota attorno all'albero, riceve la «base» della randa fissata egualmente con gli stroppi. Al termine del boma la «bugna» è fermata da una borosa.

Ma non è ancora il momento di mettere il boma e il «picco» perché prima l'albero va portato alla barca e passato nel «foro della mastra» e il piede dello stesso fatto scendere nella scassa, nel quale tra l'altro viene bloccato affinché non si sfilii in caso di capovolgimento. Quando è bene sistemato sia che il bambino sia stato aiutato o che ce l'abbia fatta da solo (di regola è sui 10/11 anni che ne ha la forza) sistemato anche il boma come già detto, si mettono le stecche nelle tasche delle vele nel caso che queste stecche non siano già cucite nella randa stessa. La parte superiore della vela l'«antennale» nella parte estrema più alta, in corrispondenza dell'«angolo di penna» riceve il puntale del «picco» che viene infilato in una gassa. Nella parte inferiore l'altro

puntale del picco va posto nella gassa con cui termina la drizza che passando in un bozzello e fermata in uno strozzascotte tenderà la vela.

Anche il boma ha una ritenuta che viene regolata da uno strozzascotte posto nella parte posteriore dell'albero.

Il boma a sua volta con l'intervento dell'archetto e di due bozzelli può venir teso e manovrato a seconda delle andature assunte.

## **RADUNI E REGATE**

Molte soddisfazioni attendono i piccoli che avranno iniziato a far proprio il «grande gioco della vela». Perché essa è al tempo stesso un divertimento e una sfida che viene risentita intensamente a livello individuale.

Una buona impostazione iniziale, anche quella di un «precettore» di famiglia che si sia accollato il compito di seguire un proprio figlio magari unito ad altri compagni, può portare susseguentemente alla partecipazione a raduni di perfezionamento o addirittura al fascino della regata. È una innegabile e giustificata ambizione di tutti i papà e mamme quella di vedere i piccoli già impegnati in confronti con altri. È augurabile però che da parte dei genitori non vi siano mai ingerenze nelle decisioni e nell'autonomia che oltre la fase didattica i piccoli acquisiscono naturalmente quando vanno in barca a vela. I livelli di perfezionamento sono numerosi e spesso dai grandi raduni anche in Italia abbastanza diffusi, escono dei veri e piccoli campioni. Molto opportuna la frequentazione anche come solo spettatori nei primi tempi di questi meeting o regate. Ce ne sono ovunque in zone di poco e di molto vento e le manifestazioni sono sempre rapportate naturalmente alla preparazione del piccolo partecipante. L'importante è comunque farli partecipare.

Una delle manifestazioni dove si può riscontrare la spettacolarità di una grande gara di questi Optimist è senza dubbio il Meeting Internazionale del Garda che oramai da tredici anni è organizzato dalla Fraglia della Vela di Riva. Non c'è forse campo di regata più adatto di queste acque dove il vento non manca mai. Sia che esso sia «peler» o che sia «l'ora» è improbabile incontrare giorni di calma assoluta. Il Circolo poi è particolarmente abituato a gestire, anche per altri tipi di barca, campi di regata dove regna vento forte e di conseguenza quello proposto ai partecipanti al Meeting costituisce anche per Optimist un banco di prova molto impegnativo. Solo ragazzi molto preparati possono rischiare i dodici, quindici m/sec che qui sono norma, anche se Optimist dimostra di essere una barca adatta a venti di questo tipo, riscontrabili ad esempio a Trieste, in Sardegna a Cagliari, nelle Bocche e nello Stretto di Sicilia a Marsala.

Per l'edizione 1995 del meeting gardesano si sono dati convegno a metà aprile 390 concorrenti tutti con ottima preparazione. In netta prevalenza i ragazzi danesi che costituivano il nucleo anche più preparato e organizzato. Il campo di regata e l'organizzazione generale di una manifestazione di questo tipo sono impostati sulla cura attenta del particolare di tutto ciò che possa garantire la sicurezza e con quasi 400 minori in acqua, il 50% dei quali inferiori ai dieci anni, si impongono regole più che attente. Nella vela fatta dai bambini innegabilmente bisogna ammettere che tutto ciò che avviene in acqua comporta dei rischi. Il bambino a bordo deve essere pronto e in grado di affrontare ogni situazione, dal rovesciamento alla raffica improvvisa, alla rottura di uno degli elementi dell'attrezzatura. Quindi occorre che l'assuefazione al mezzo sia totale e soprattutto che dia la possibilità al timoniere di esprimersi nelle quattro andature di bolina, lasco, traverso, poppa per un totale di quattro miglia; un'ora massimo di regata in modo da poter effettuare anche tre prove consecutive, da ridursi a due quando il vento superi i 9/10 ms. Cosa che impegnerebbe fisicamente oltre la prudenza i partecipanti. L'Optimist, come ogni barca leggera che incontri un vento superiore ai limiti ammessi dalla sua dimensione e struttura, si rovescia facilmente. Una scuffia quindi

non si deve tradurre in un fatto drammatico ma in qualcosa di prevedibile a cui il timoniere deve essere preparato; e deve essere preparato soprattutto a cavarsela da solo, anche se c'è un occhio vigile dal mezzo che l'accompagna, pronto a intervenire. Con tempo impegnativo, in una regata o durante un'esercitazione, ci dovrebbe essere un mezzo a disposizione per ogni otto imbarcazioni. L'Optimist comunque è insommergiabile per cui se lo si raddrizza con la tecnica insegnata (montare sulla deriva facendo leva) dopo aver cercato di impedire che la barca si capovolga totalmente a 180°. La prima regola comunque è quella di convincersi che la barca va mai abbandonata. La riserva di galleggiabilità che le danno le casse d'aria (o gli appositi contenitori pneumatici) è più che sufficiente per far resistere a lungo il timoniere, quando non riuscisse a intervenire in modo opportuno per raddrizzarla. I bordi della barca costituiscono un provvidenziale scalino che permette di afferrare la parte alta della deriva e sempre stando sopravvento, forzando sulle gambe e piegando le braccia per il recupero dell'assetto. Raddrizzatasi la barca abituarsi a salire da poppa bilanciandosi sul ventre e afferrando, per rientrare alle fasce punta puntapiedi.

*In questa seconda puntata della scuola di Optimist si parla di come spiegare a dei bambini i concetti della spinta del vento nel modo più semplice possibile, e come far comprendere loro cosa siano le andature. Le cose da fare e quelle da evitare, gli indumenti idonei per quando si fa scuola, il salvagente, e un box sui genitori e sul loro comportamento che spesso risulta assolutamente sbagliato*

## **IL VENTO: COSA DIRE AI BAMBINI**

Il vento fa avanzare la barca a vela; questo lo sappiamo tutti, ma è arrivato il momento di doverlo spiegare anche ai piccoli allievi. Si inizierà col concetto che la barca può andare in tutte le direzioni o quasi tutte, perché l'unica che le è preclusa è proprio quella dalla quale proviene il vento. Lo spicchio in cui non si procede costituisce un angolo morto, più o meno 90° in totale, in quanto il settore riunisce due angoli di 45° per ogni lato ottenuto con la divisione che ne fa la bisettrice. Con la prua diretta a questa zona (controvento) la vela non si gonfia. Diremmo di fermarci qui e non andare oltre sul difficile. Le spiegazioni di come si rimonta il vento con il bordeggiamento verranno più tardi, perché il bambino difficilmente realizza i concetti delle regole di percorso e le traiettorie che il vento impone a una barca a vela. Una dimostrazione efficace si otterrà portando la barca con l'allievo a fare il medesimo percorso alla rovescia; con l'andatura di poppa le cose vanno diversamente. Comunque una prima intuizione sulla spinta del vento il bambino ce l'ha già nei primi anni quando soffiando sulla barchetta di carta, vede che questa si muove sull'acqua... Molti anni fa uno tra i più arrabbiati ed esperti papà in fatto di vela (famiglia Malingri) raccontava ai suoi la graziosissima storia di un personaggio «giurassico», anzi di due, che attraversavano abitualmente il fiume su un tronco d'albero. Su questo il primo si metteva a cavalcioni e un solito venticello alle spalle lo spingeva come sempre dall'altra parte. C'era però l'altro personaggio che faceva la stessa traversata e che invece di stare a cavallo del tronco si metteva in piedi sullo stesso cercando di stare in equilibrio per arrivare naturalmente prima dell'altro perché il vento trovava una massa maggiore da sospingere. Il nostro primo personaggio ci pensa su un poco, capisce e si mette anche lui in piedi sul tronco, solo che trova da infilarsi in una grande tunica che tiene stesa allargando le braccia. Nasce così il principio di una vela perché questa volta è lui l'uomo della tunica, ad arrivare prima. Poi i due personaggi ci riflettono su bene e tutti e due riuniti rizzano questa tunica su un palo, ed ecco che la tunica diventa una vela primitiva, si gonfia bene e i due comodamente a cavalcioni uniti sul tronco arrivano all'altra sponda in velocità. Ma la storia non finisce qui, e continua quando uno dei due si accorge che, mettendo fuori in acqua una gamba ben tesa, si può cambiare direzione.... È nato così anche il timone. Verrà poi anche la deriva... e poi il resto.

Dal primo concetto elementare passare a spiegare che il vento quando colpisce la vela, non più in poppa ma di fianco, crea una depressione sulla stessa dal lato di sottovento che risucchia la barca in avanti, è una nozione di teoria difficile ed è da rimandare anche questa a età diversa. Deve restare solo la cognizione che la barca non avanza in questo settore «proibito», perché il vento che nasce da questa direzione non può gonfiare la vela. Concetto che verrà ricordato bene quando bisognerà parlare di come si «risale» col bordeggio.

Per le andature, bisogna ricorrere inevitabilmente alla terminologia marinaresca e ciò per richiamarle durante l'insegnamento e far sì che l'allievo o gli allievi a queste denominazioni facciano l'abitudine; la BOLINA STRETTA come quella più prossima al vento e quella della BOLINA LARGA che segue. Il TRAVERSO col vento perpendicolare alla chiglia, il LASCO e il GRAN LASCO, il GIARDINETTO che precede la già conosciuta andatura di POPPA. Stessa cosa ricorrendo per definire il lato sinistro e destro, con le MURE A DRIITA e MURE A SINISTRA e il concetto di SOPRAVENTO: tutto ciò che si trova dalla parte dalla quale proviene il vento e SOTTOVENTO tutto ciò che è dalla parte opposta. E a questo punto vanno anche inserite in modo ben saldo nelle abitudini dell'allievo: la manovra del timone espressa nel termine ORZARE quando si intende avvicinare la barca alla direzione dalla quale proviene il vento e PUGGIARE quando ci si vuole allontanare da questa direzione. A costo di essere monotoni, occorre usare in continuazione questi termini e non altri affinché diventino familiari.

### **COSE DA FARE**

Far provare il salvagente, allacciandolo correttamente, per fargli vedere che con questo sta a galla.

Abituare il bambino ad esaminare attentamente l'attrezzatura e controllare la barca in tutte le sue parti prima di ogni uscita.

Iniziare le istruzioni mettendo di fronte all'allievo o gli allievi a difficoltà gradualmente ma mai rischiose.

Il rischio per l'allievo deve essere calcolato in base alla sua dimostrata capacità di affrontarlo.

Appena possibile dare una dimostrazione pratica di come si scuffia e come si rientra in assetto.

Ogni cinque bambini in acqua ci vuole un mezzo di assistenza. Quando sono già esperti ne basta anche uno per nove bambini.

### **COSE DA NON FARE**

Chi insegna non grida mai, non si sbraccia, non si agita, non si farà mai vedere preoccupato.

Se i bambini sono più di uno, chi insegna non darà mai la preferenza al più bravo. In una regatina anche piccola mai lodare i primi. Un simbolo sull'albero sia un nastro colorato un sistema di punteggiatura o altro gli farà piacere e stimolerà tutti a fare meglio.

Il bambino deve fare possibilmente tutto da sé (sin dove può). Arriva col suo carrello, scarica la barca, monta l'albero, lo stende a terra e inizia a montare la vela. Mai intervenire se proprio non ce n'è bisogno. Farlo solo se con le sue forze non ce la fa. Nelle scuole di vela il bambino pigro non esiste perché viene obbligato secondo la sua morfologia a dare aiuto ad armare e spostare la barca sua e degli altri.

Mai intervenire quando il bambino inizia in acqua ad avere una difficoltà di manovra. Solo se non esce dall'impasse d'istinto e con la riflessione è il momento di entrare con una dimostrazione semplice e convincente che gli spieghi cosa doveva fare correttamente e qual era la manovra errata.

## **INDUMENTI ADATTI PER I BAMBINI CHE FANNO VELA**

Per chi deve guidare il piccolo, assume importanza la scelta di indumenti adatti alle condizioni ambientali che anche in estate in mare e sui laghi possono avere sbalzi termici notevoli.

Il bambino ha una pressione molto bassa, 80/110, e di conseguenza si presenta il problema di munirlo di indumenti che riparandolo dal freddo e dall'acqua permettano una agevole traspirazione, necessaria perché a questa età esiste un metabolismo superiore e diverso da quello dei grandi. Ha tra l'altro la continua necessità di zuccheri (merendine, ecc.), beve molto e perdendo molti sali ha una sudorazione abbondante che tra l'altro causa anche cali di pressione. Oltre a indumenti leggeri, un buon maglione di lana, una salopette, una giacca a vento leggera e impermeabile, completati da scarpette da barca, sono il miglior modo di presentarsi a una prima istruzione che in un secondo tempo potrà richiedere anche uno sforzo fisico impegnativo e un maggiore riparo dal freddo e dall'acqua. Gli indumenti adatti allora saranno diversi; ne è ricco tutto il mercato; dalla Musto alla Slam, alla Helly Hansen a quelli leggeri in poliammide della K-way. Esiste una gamma perfezionata e funzionale di capi adatti per l'iniziazione già avanzata e la competizione.

Sconsigliato come prima cosa l'uso continuato per lungo tempo di un indumento stagno, perché per essere veramente tale deve essere stretto al collo, importante zona di passaggio del sistema vascolare. Per un indumento semistagno invece è meglio ricorrervi solo per una regata e per un tempo limitato. Esistono in commercio capi tecnici monopezzo e a due pezzi anche per ragazzi di 7/8 anni che hanno delle chiusure che possono essere attivate nei momenti difficili quali ad esempio il passaggio di una boa sottovento. Un lungo «zip» diagonale che chiude tutto solo nel momento in cui c'è più probabilità di prendere acqua. Tutti conoscono il Gore-tex; in questo tipo di prodotto compaiono capi in tessuto stagno e nello stesso tempo traspirante, pur restando sempre il problema che il salmastro quando si asciuga chiude tutte le vie di passaggio all'aria.

Siamo però già nel mondo dell'agonismo a cui non tutti giungono.

I capi adatti invece ai principianti sono innumerevoli e quella che continueremo a chiamare giacca a vento ma che in fondo è un giubbotto realizzato in sottili microfibre di poliestere con cuciture saldate e superfici spalmate di isolanti è sempre la soluzione migliore che garantisce anche a un piccolo timoniere alle prese con una istruzione impegnata e ... bagnata, di navigare veramente asciutto. L'importante che siano capi magari anche poco costosi ma concepiti da chi conosce veramente come bisogna vestirsi in mare, cosa non facile. Si arriva all'eccesso di certe mute economiche ma pericolose, con chiusure a zip solo nella parte posteriore, il che sottintende (anche se c'è una lunga e scomoda bindella da tirare da parte dell'interessato) la presenza di un accompagnatore che può lui solo aprirla o chiuderla!!!

Dice l'olimpionico Franco Pivoli, uno dei grandi leader del Tornado, oggi specialista del settore abbigliamento tecnico, «quando si regata, si deve solo pensare a regatare e le attrezzature che si indossano vanno bene solo se non ci si ricorda di loro».

## **LO STIVALE**

Scarpe da barca vanno bene per l'iniziazione, per la regata invece ci sarà o lo stivaletto classico che si sfilava rapidamente quando è aiutato da una calza in cotone che ne assicura lo scivolamento oppure i calzari che arrivano a 10/15 centimetri sopra la caviglia e sono in neoprene.

## **RISERVE DI GALLEGGIAMENTO / AIUTI AL GALLEGGIAMENTO**

Come prima cosa è opportuno sapere cosa si intende per «riserva di galleggiamento». Viene così definito un involucro contenente aria oppure un contenitore o un gavone



riempiti di schiuma non assorbente che costituiranno, quando saranno adattati all'imbarcazione, un sostentamento nel caso di capovolgimento.

Anche la cintura o il giubbotto che ogni timoniere dovrà indossare ha una riserva di galleggiamento ottenuta con gli stessi materiali. I volumi di questi galleggianti si misurano in valore Newton (che equivale a un decimo di chilo) o più semplicemente in kg di spinta avendo questi lo stesso valore dei litri. Un Optimist in legno deve possedere 90 litri di riserva di galleggiamento mentre per uno in vetroresina ne bastano 30.

Un giubbotto indossato come «riserva di galleggiamento» serve per mantenere a galla una persona attiva e cosciente. La spinta di galleggiamento va dai 5 kg in su. Di questa categoria fanno parte tutti i dispositivi usati dal diporto. Si definisce invece «giubbotto di salvataggio» qualcosa di molto più ingombrante con una spinta minima di 10 kg; può tenere a galla anche un uomo in stato di incoscienza ponendolo anche in posizione sicura e in grado di respirare col viso rivolto in alto. Compare anche nel diporto. Le «cinture di salvataggio» uniche omologate sono invece quelle utilizzate dalla marina mercantile e le loro spinte giungono sino ai 50 e 100 kg.

L'allievo velista deve imparare ad avere una cura particolare per questo accessorio che andrà sempre lavato con acqua dolce, lasciato asciugare all'aria e mai usato come cuscino. Nell'Optimist ci sono anche altri oggetti importanti destinati alla sicurezza, quali una corta pagaia che avrà un cordino per trattenerla allo scafo, una capace sassola per la frequente ed inevitabile funzione dello sgottamento, una morbida spugna non sintetica per raggiungere gli angoli più difficili e per il traino, un cavo di 5 mm lungo non meno di m 4 di terilene già assicurato al piede dell'albero. Molto opportunamente sugli Optimist compare un secchio di plastica naturalmente fermato allo scafo con un cordino. Il piccolo timoniere dovrà comunque sempre conoscere il nuoto e il sistema di «sgottare» rapidamente senza che la barca abbia a perdere velocità.

## **IL SALVAGENTE**

Nel marasma che si è venuto a creare non molto tempo fa nel campo delle cinture e salvagenti costruiti da aziende tutte in buona fede che hanno interpretato forse in modo molto personale le disposizioni (non esistenti) del momento, parlare di questi accessori ammessi o non ammessi, omologati o non omologati, è arduo. Attualmente il Ministero dei Trasporti e della Navigazione prescrive solo quelli approvati per la Marina mercantile e ciò in attesa che venga varato un opportuno decreto nel quale, secondo la normativa europea CEE, venga fissato per le varie taglie e peso (dai piccolissimi agli adulti) e per i vari usi costieri e d'altura le caratteristiche di queste «cinture di salvataggio» o «aiuti al galleggiamento». Sino a questo momento quindi tutto è in ... alto mare e ci si deve affidare al buon senso sperando di non dovere buttare via ciò che si è comprato. Ciò nonostante è di primaria importanza quando si parla del mondo dei piccoli munirli di un dispositivo veramente funzionale ed efficace. In mare ci si cade spesso e non sempre ce la si cava con facilità. Anche se è ingombrante bisogna conviverci sempre quando si fa vela. Ma deve essere il meno ingombrante e il più sicuro possibile. Esistono, se vogliamo completare l'informazione sui dispositivi di galleggiamento, anche tipi superiori (tipo Royal Navy) con spinte di 15/25/50 kg d'aria ottenuta con bombolette manuali o automatiche.

## **USARLO SEMPRE**

Da subito il piccolo allievo anche stando sulla riva deve indossarlo. Fu una usanza nata con i Glénans quando cominciarono a meravigliare trent'anni fa le foto dei ragazzini sui banchi di teoria con già addosso il salvagente.

Per l'iniziazione alla vela, come quella che viene impartita su acque sorvegliate a un bambino di 6/7 anni, va bene un salvagente con una spinta di 4 kg; per qualcosa di più impegnativo come una regata in acque mosse ne occorre uno di 5 kg; già un modello

della Musto poco ingombrante (quasi non si vede) ma comodissimo riesce a sostenere un bambino di 40 chili. L'importante è che non sia di ingombro e non gli crei impedimenti in qualsiasi momento.

Tiziano Nava, un nome legato ad Azzurra e al Moro, titolare di una delle scuole più note per i piccoli su Optimist si trova all'inizio di ogni corso a dover valutare i diversissimi modelli di salvagente che la famiglia di ogni allievo ha acquistato prima che il bambino si presentasse alle lezioni. «A mio giudizio - dice Nava - la cintura di salvataggio, oltre a una spinta di galleggiamento sui 5 kg, deve essere rapportata come modello all'età e alla struttura dei piccoli. Per quelli di 6/7/8 anni ce ne sono alcuni modelli con un piccolo collo che non dà fastidio, pratici da indossare e molto sicuri. In linea di massima la cintura di galleggiamento che continueremo a chiamare salvagente deve avere una forma ergonomicamente corretta e deve essere agevole. Non deve dare fastidio specialmente nella parte bassa quando il bambino ha bisogno di piegarsi rapidamente allorché cambia bordo. Ma non deve neanche sfuggire e salire oltre il mento e non deve essere molto stretto in vita.».

Scusate se insistiamo...! Al bambino andrà insegnata anche la norma generale che questi supporti sono a modo loro delicati e vanno conservati appesi e mai usati per sedersi sopra.

*Prima osservazione da fare ai bambini: la barca cammina solo quando ha la vela gonfia. Seconda osservazione: occorre sapere sempre da che parte soffia il vento. Sono le cose senza le quali nessun'altra informazione o nozione tecnica risulta efficace. Il vento è motore, il vento è fascino, il vento è amico, il vento deve divenire un'entità senza segreto alcuno*

## **LE PRIME USCITE IN MARE**

Consequentemente bisogna aiutare il futuro timoniere a osservare se attorno ci sono degli indizi che ci aiutano a determinarlo. Oltre al mostravento che è possibile osservare da vicino, il fumo e la bandiera che sventola sono i segni più convenzionali e più comuni. Più difficili e solo per i più grandi: la posizione di una barca all'ormeggio o la direzione delle onde che corrono ad angolo retto rispetto al vento.

All'inizio è opportuno, dopo la prima conoscenza con la barca, iniziare con un esercizio elementare come quello di far percorrere tratti di poppa o al traverso da un punto di partenza a un altro fissato per l'arrivo (il gavittello o il gommone). La barca per giungere al punto indicato dovrà essere equilibrata e diretta col timone su una «giusta rotta». Il bambino dovrà trovare gradatamente, anche guidato in principio da chi fa istruzione con lo spostamento del proprio peso, l'assetto giusto.

La minore difficoltà su un percorso iniziale di andata e ritorno a riva, la si incontra su una prima andatura al traverso, seguita da una facile virata in poppa e da un ritorno ancora al traverso.

Il punto di atterraggio sarà diverso, ma successivamente in una replica dell'esercizio che prevede il passaggio di una seconda boa dovendo tornare al punto di partenza, ci sarà per il timoniere oltre alla difficoltà per determinare sulla riva il riferimento lasciato appositamente, anche quella di dover orzare alquanto per raggiungerlo.

## **CONCETTO DELLA GIUSTA ROTTA**

La «giusta rotta» è quella in cui la barra del timone e la cassa della deriva sono in linea col punto in cui si vuole arrivare.

«Fuori rotta» si è quando ciò non sta avvenendo e bisogna orzare per rientrare.

Il concetto contenuto nelle parole «giusta rotta» funzionerà bene nei colloqui con l'allievo il quale difficilmente ignorerà il significato di questa parola quando verrà

richiamato per riparare a un percorso sbagliato. Conoscendo il significato di «orzare» capirà quando da terra chi fa istruzione gli dirà di spingere la barra in fuori per correggere. E così tirando la barra dolcemente a sé «puggerà», allontanandosi dal vento.

## **MANO DI GOVERNO E MANO DI SCOTTA**

Va insegnato subito e senza perdere tempo l'uso corretto delle mani. Alternativamente una mano sarà quella di governo, l'altra sarà la mano di scotta. Quando occorrerà cambiare bordo queste funzioni si invertiranno.

Durante la manovra del cambio di bordo, con una mano si cazza la scotta che contemporaneamente viene bloccata alla barra con la mano cosiddetta di governo. La mano rimasta libera, effettuata la manovra di cambio di bordo, dovrà successivamente lasciare o cazzare la scotta per mantenere la barca in rotta.

La barra, la cassa di deriva, la prua della barca e il punto di arrivo dovranno essere in allineamento.

Solo con l'esercizio inizierà il coordinamento delle due funzioni della scotta e della barra che terranno la barca in rotta.

Due concetti diversi, quello della direzione e quello del movimento che devono entrare in simbiosi si da diventare naturali e istintivi per realizzare questo concetto: «la barca non deve perdere velocità».

## **SI CAMBIANO MURA**

### **Virare di prua**

Questo è il concetto da spiegare e realizzare praticamente:

per cambiare mura, si passa con la prua nel vento attraversando senza perdere velocità il settore dell'angolo morto.

- Va tenuta la maggiore velocità possibile (quindi non stringere troppo).
- Il timoniere mette la barra all'orza con dolcezza e senza strappi.
- La barca arriva con la prua al vento. Il boma passa sulla testa.
- Il timoniere si è spostato con attenzione sull'altro bordo senza dare colpi al timone.
- È il momento in cui le mani invertono la loro funzione. Quella di barra diventa di scotta e l'altra impugna la barra.
- Cazza tutta la vela.
- Allargando, la barca per l'abbrivo entra nella nuova zona del vento.
- Si lascia la vela sulle nuove mure riportando la barra al centro.

Ha virato di prua.

### **Virare di poppa**

È un concetto diverso perché questa volta sarà la poppa che verrà posta nella direzione dalla quale proviene il vento.

E perciò:

- La barca va alla puggia allargando sino all'andatura di poppa.
- Inizia l'abbattuta o la strambata se preferite.
- L'azione che segue è violenta e occorre che la manovra sia veloce e sicura.
- Timone rivolto a prua.
- La barra questa volta viene trattenuta brevemente tra le gambe, mentre si recupera rapidamente con due mani la scotta; oppure recuperare la scotta andandola ad afferrare il più vicino possibile al bozzello del bome sino a che il boma stesso arrivi al centro.
- È il momento di puggiare leggermente per far sì che il bome passi alle nuove mure.

- Filare la scotta e regolare il timone sulla rotta.

Ha virato di poppa.

## **OSSERVAZIONI SUI CAMBI DI BORDO E SULLE VIRATE**

Per l'istruttore improvvisato o meno questa fase dell'insegnamento è tra le più delicate e difficili perché le azioni necessarie per virare di poppa devono essere rapide e precise. Meglio andare per tentativi perché alla fine sarà il bambino che si aiuterà trovando il sistema migliore per passare di bordo cazzando la scotta nel più breve tempo possibile, attento a non farsi ... «pizzicare» dal boma quando violentemente passa dal lato opposto. Troverà anche la soluzione per cambiare mano, magari afferrando per un istante la scotta tra i denti.

Un primo esercizio per il cambio di direzione riguarderà solo un percorso che prevede un'andatura al traverso seguita da una in poppa. In questo caso è una sola mano sulla quale andrà a concentrarsi l'attenzione del timoniere: quella che porta la barra. Per la scotta verrà fatto constatare come sia utile il nodo «savoia» (uno dei quattro di cui parleremo), che eviterà alla scotta di sfilarsi dal bozzello impedendo al boma di andare per i fatti suoi, e anche un altro nodo al primo bozzello del boma per evitare che la vela venga troppo cazzata. La pazienza dell'istruttore verrà impegnata nel far ripetere la manovra innumerevoli volte, preparando l'allievo alla virata di poppa e di prua.

Come prima cosa si dovrà avere la certezza che il bambino abbia imparato che se la vela è da un lato, il peso del corpo del timoniere deve essere dall'altro.

Al momento della strambata, se questo passaggio avviene in una azione uniforme mentre il boma passa di lato e il corpo del timoniere si sposta contemporaneamente, anche la barca non perde velocità e prosegue sulle altre mure.

Ma purtroppo se non c'è allenamento e pratica ciò non avviene in quanto, proprio nel momento della strambata, viene perso il controllo e la barca si metterà a girare in tondo...!

E ciò perché il timoniere si trova con le spalle alla prua e le mani messe in posizione sbagliata rispetto alla barra del timone e alla scotta della vela.

Invece, dopo avere fatto constatare che il girare in tondo avviene inevitabilmente, l'istruttore convincerà l'allievo ad eseguire l'azione precisa del passaggio del corpo da un lato all'altro, preparando questa azione già durante la fase in cui la barca naviga in poppa prima cioè di iniziare la strambata.

Ed è molto importante sapere come mettere le mani...

La scotta passa alla mano di governo (quella che guida il timone) e viene trattenuta sopra la barra strozzata dal pollice. L'altra mano, mentre il corpo del timoniere si sposta al centro della barca per il cambio di bordo, afferra la barra mentre l'altra mano si libera trattenendo però la scotta. Ora il timoniere si ritrova, dopo essersi seduto sul nuovo bordo, con le mani che hanno cambiato funzione e nel modo corretto per proseguire.

## **E ORA ANDIAMO DI BOLINA**

Si vede qui l'abilità dell'istruttore anche improvvisato perché assieme alla buona volontà del bambino anche chi lo guida dovrà fare ricorso alla sua inventiva per spiegare una cosa abbastanza complessa.

Una barca a vela non si può dirigere nella stessa direzione dalla quale proviene il vento. E questo il bambino dovrebbe averlo già capito e inserito tra le cognizioni di base.

Dirigendo la prua al vento, la vela che si è messa al centro della barca fileggerà; la barca è entrata nel «settore proibito» e tenderà anche a indietreggiare. È il momento di iniziare uno dei bordi, probabilmente numerosi, che occorrono per raggiungere con successive virate il punto dove si vuole arrivare.

Funziona in appoggio una spiegazione da dare al piccolo; quella che proviene dall'immagine rappresentata graficamente di una montagna il cui vertice può essere

raggiunto solo col percorso a zigzag che, pur allungando la strada, permette di superare l'impossibile pendenza del percorso diretto.

La giusta valutazione del bordeggio verrà dopo con la pratica e si può iniziare a ... «scalare la montagna» con bordi che iniziano con:

- Si stringe il vento al massimo cazzando la scotta sino a che il boma non coincida con l'angolo dello specchio di poppa, non di più o di meno.
- La vela deve essere tesa e non fare rigonfiamenti nella fascia vicina all'albero. La barca procede di bolina stretta. La barra è al centro.
- Avviene la virata di prua; il timoniere cambia posizione e si pone sul bordo opposto.
- Stessa posizione di prima del boma all'altezza del nuovo spigolo di poppa.
- Valutazione della lunghezza del bordo, poi si vira nuovamente in prua e così via.
- È stato raggiunto di bolina il punto previsto.

E a questo punto valgono bene due parole di spiegazione di cosa ha fatto guadagnare la deriva che ha impedito alla barca di scarrocciare. La stessa deriva che nelle andature di poppa verrà alzata e in alcune fasi della bolina sposterà dalla cassa parzialmente.

Queste e numerose altre cose andrebbero trasmesse ai piccoli affinché si preparino a una passione che potrebbe restare il più a lungo possibile, forse per sempre.

Bisogna avere il coraggio e la pazienza di seguirli e di trasmettere nel migliore dei modi quanto potrà loro servire per un primo incontro con la vela. Ha scritto Antoine de Saint Exupery, il poeta del «Piccolo Principe»: «I grandi non capiscono mai niente da soli e i bambini si stancano di spiegargli inutilmente il loro mondo ogni volta».

*Dopo aver esposto le problematiche e la tecnica della barca da iniziazione, l'Optimist, vediamo quale sia la soluzione migliore per portare i giovani alla vela facendoli anche divertire. Le scuole sono il facile segreto per i piccoli, sempre che gli istruttori siano all'altezza del compito. Esaminiamo come dovrebbe essere e cosa dovrebbe proporre una scuola che si avvicini all'ideale*

## **UNA SCUOLA CHE VALE**

La conoscenza di una didattica specifica unita a una notevole esperienza nel settore della iniziazione sono, per l'istruttore di vela, le condizioni necessarie per operare bene in un corso destinato ai piccoli. Una cosa differente da ciò che il genitore con buona volontà e dedizione, pur con una sua pratica di vela, ha potuto fare per avvicinarvi il figlio fornendogli le prime nozioni di base. Per gli istruttori, dato che ogni società sportiva che intende organizzare un corso di iniziazione deve presentare una documentazione, su strutture, mezzi disponibili, programma e personale incaricato, la Federazione Vela prevede la suddivisione in cinque livelli, che iniziano da quello di allievo istruttore a quello di istruttore zonale con un esame da sostenersi nella stessa Zona, segue quello di istruttore di 1° e 2° grado e quello dell'Alta specializzazione. A loro spetterà il compito, nel contesto di varie attività che un circolo velico svolge, di organizzare l'avviamento alla vela; dando una definitiva e corretta impostazione anche ad allievi che già «in famiglia» hanno avuto una prima guida. Tra l'altro, il bambino che ha dimostrato predisposizione per questo sport ha necessità, nel consolidare le prime nozioni, di confrontarsi con altri coetanei, partecipando alla vita di gruppo, a giochi comuni e a regatine che costituiscono, a prescindere dalla più impegnativa fase didattica, uno dei lati più piacevoli dei corsi collettivi.

Con quanto detto, non si è voluto affatto consigliare i lettori ad adottare l'insegnamento individuale, cosa che ogni genitore con cognizioni di mare può fare per il proprio figlio e per qualche amico, ma solo condurre i piccoli a conoscere qualcosa del fascino della vela. E questo anche quando per varie ragioni, in primo luogo quelle logistiche, diventa difficoltoso il trasferimento del bambino a una scuola collettiva. Per realizzare questa

inchiesta abbiamo trascorso, da osservatori, alcuni momenti a fianco di numerosi istruttori, giungendo alla conclusione che non è facile, in una settimana o in due, dare a un bambino tutte le cognizioni necessarie per farlo uscire da un corso di avviamento in modo veramente completo. Valgono molto, oltre a cognizioni personali, un metodo e alcune sottigliezze che ogni istruttore esprime inconsciamente nel proprio rapporto con gli allievi.

Due esempi tra i molti vissuti in questi contatti: Tiziano Nava, titolare della Top/Vela di Laveno, trasmette istintivamente ai suoi allievi la propria esperienza di regatante di rango, che ha vissuto i momenti di «Azzurra» e del «Moro». Dal suo corso, che molti ripetono in graduali fasi di perfezionamento, inevitabilmente escono anche elementi che facilmente si ritrovano nell'agonismo, anche se la sua scuola, che è la più nota del Lago Maggiore, cura che l'iniziazione alla vela avvenga nel modo più corretto ed essenziale. Scegliendo invece un'altra esperienza in ambiente marino: il Varazze Club Nautico e la locale e contigua Sezione della Lega Navale, che operano in simbiosi, hanno affidato all'istruttore federale Francesco Bortoletto, che opera sotto la guida di olimpionici storici come i Carattino, un'intensa opera tra i residenti di alcune cittadine della zona di Savona, perché tutti questi espertissimi uomini di vela hanno dovuto prendere atto che, pur in questo litorale di così alta tradizione marinaresca, proprio le famiglie residenti sono lontane e non avvicinano i figli a questo affascinante sport. Naturalmente, l'opera di penetrazione viene fatta presso i Provveditorati, offrendo corsi gratuiti fuori dal periodo estivo.

Nel complesso, comunque, l'osservazione ricorrente è quella che l'insegnamento è sempre legato alle realtà locali e conseguentemente diversi sono i metodi didattici da adottare. Non potrà mai essere confrontata la disinvoltura con cui bambini, anche molto piccoli, sull'alto Garda affrontano venticinque nodi di vento, con arie molto più miti in cui si svolgono i confronti sulle coste della Liguria più benevoli e riparate.

## **IL COMPITO DELL'ISTRUTTORE**

Gli spazi a mare di cui l'istruttore dispone sono abbastanza limitati e di conseguenza sarà sua cura trovare una zona dove esista la quantità di vento necessaria allo svolgimento di un programma. Zone dove le acque siano pulite, con poco traffico, sia facile raggiungere il ridosso ecc. Secondo questa situazione, quella dei mezzi di assistenza disponibili e degli aiuti presenti, si decide di volta in volta la dimensione di questo spazio e il gioco o esercizio, se così lo si vuole chiamare da realizzarsi.

La vela comunque è un gioco e per questo bisogna che anche in un corso di avviamento ci sia una parte destinata, fuori dalla teoria o dalle esercitazioni, al piacevole intrattenimento.

E i giochi da fare, a seconda delle condizioni di tempo, sono tanti.

Ad esempio in una giornata di brezza tesa (7/10 nodi) gli allievi di cinque o più barche sono pronti in linea di fila a partire. L'istruttore, che ha fatto disporre ad una certa distanza due gavitelli su un asse perpendicolare al vento, chiama e dà il via alla prima barca (E) col megafono. Calcherà il tempo impiegato a raggiungere e superare le due boe e ritornare (in questo esercizio ci sono tutte le andature). Toccherà successivamente alle altre quattro imbarcazioni. Premiazione al miglior timoniere o anche all'equipaggio, perché possono esser messi (trattandosi di vento leggero) due bambini su uno stesso Optimist.

Nell'esempio successivo, viene creato un gioco di squadra, che anche tra i bambini è molto sentito. Gli equipaggi possono quindi essere di cinque timonieri o di dieci in totale, imbarcandone due su ogni barca. Le squadre sono tre, avendo ogni squadra due Optimist disponibili. Il campo di regata in una giornata di vento tra il moderato e teso (dai 5 ai 10 nodi) vede quattro gavitelli (bandierine di colore diverso) disposti in modo da costituire, rispetto a una breve linea di partenza, il punto da raggiungere con

un'andatura di bolina stretta, di bolina larga, traverso e gran lasco. La squadra impegnata potrà scegliere a piacere uno dei gavitelli da raggiungere, superare e rientrare alla breve linea di partenza. Le andature più impegnative vengono premiate da un punteggio più alto. I bambini, anche consigliati dall'istruttore, formeranno, se ad esempio sono in quattro per ogni squadra, un team composto di più bravi e meno bravi per realizzare un punteggio di squadra più alto.

Di contrapposto, nelle giornate con poco vento, appunto per affinare le intuizioni di un buon timoniere, che deve cavarsela anche quando il vento è scarso, basta un campo quadrato anche ristretto delimitato da quattro gavitelli e un pallone. Un'imbarcazione (un bambino o due) dovrà cercare di raggiungere un altro scafo e lanciargli il pallone in modo che cada dentro allo stesso. Se cade fuori, lo sfortunato lanciatore deve andare a riprenderlo. Vince chi ha tenuto il pallone in barca per il minor numero di volte. Questo esercizio, che favorisce la pratica dell'equilibrio in barca, è uno dei tanti giochi/esercizi, perché se ne possono fare numerosi appunto in queste giornate di «piatta»: con il secchio, con la pagaia, con strisce di stoffa di diversi colori legate a una certa altezza sull'albero ecc. E se parliamo di giornate nelle quali non è proprio pensabile di uscire o perché il vento è troppo o troppo poco, anche a terra si possono organizzare azioni per tenere impegnati proficuamente i ragazzi. Una ruota di quiz, per intenderci, dove ci sono i più vari argomenti da inserire; «cose che si devono sapere» come la terminologia sulle parti di Optimist, norme di navigazione, sull'inquinamento e il rispetto del mare, fare più nodi possibile in uno spazio determinato di tempo, conoscere i termini marinareschi (facile mettere assieme un pulsante), montare la vela sull'albero ecc. Ma come abbiamo già detto, i giochi possibili sono tanti, quando la fantasia dell'istruttore ha preso gusto a inventarne e inevitabilmente è entrato psicologicamente nello stupendo e spensierato mondo dei bambini.

## **PREPARAZIONE FISICA**

All'inizio di ogni lezione, di solito, ha luogo un breve periodo (dieci minuti) di ginnastica preparatoria. Quella della vela è un'attività intensa e in alcuni momenti richiede la massima resistenza e forza. La struttura ossea del bambino non è ancora completata e formata e quindi bisogna evitare esercizi e sforzi pericolosi. Comunque, per fare Optimist bisogna anche essere forti, altrimenti non si spingono carrelli, non si solleva l'albero con la vela e quando si scuffia non si riesce a risalire a bordo (a sei anni è difficile!). Esercizi quindi semplici ed elementari aumentando sempre di più il ritmo delle figure quando sono in consecuzione.

Prima di ogni uscita, sia nell'iniziazione individuale che in quella collettiva, questa regola della ginnastica deve essere una norma.

## **LA SICUREZZA DELLE SCUOLE**

Divenendo tesserati FIV, chi partecipa a corsi entra automaticamente nelle coperture assicurative previste dall'Ente, tuttavia, le scuole usano riassicurarsi e coprirsi con ogni genere di garanzia.

Nei programmi di insegnamento è previsto che gli allievi apprendano, come prime cose importanti, alcune regole fondamentali, quali quella di restare sempre nel gruppo a cui sono stati destinati dall'istruttore, a mettere correttamente il salvagente, a verificare sempre l'attrezzatura. Esistono anche delle regole relative ai gommoni degli istruttori, che dovrebbero essere uno ogni sei bambini, quando ci sono condizioni di vento di 5-6 m/sec. Chi prende la direzione dell'istruzione in acqua ha un megafono per le osservazioni agli allievi e un apparato radio in VHF per comunicare con gli altri gommoni degli assistenti. Il campo di esercitazione, con vari lati su cui i bambini si rincorrono, è tracciato di volta in volta, anche utilizzando gavitelli mobili e non ancorati, ricavati da tubi di PVC, molto evidenti in acqua e trascinabili ovunque dai gommoni. A

seconda del vento e dell'argomento di insegnamento, possono segnare in pochi minuti il percorso di una regatina, quello di un'esercitazione a bastone ecc.

Sono da ricordare anche due situazioni nelle quali l'allievo deve essere nelle condizioni di cavarsela da solo agendo rapidamente. La prima è quella della «scuffia». Viene insegnato, facendolo ripetere varie volte, come si fa a ritornare in assetto pur avendo la barca capovolta. Ci vuole agilità e coordinamento di tutti i movimenti e soprattutto bisogna aver ripetuto per esercitazione sia la fase del rovesciamento che quella del recupero, varie volte. La seconda è il rientro immediato in porto o a un ridosso nel caso l'istruttore responsabile lo abbia deciso, dopo aver avuto notizia via radio del cambio imminente della situazione meteo. Le barche debbono allacciarsi nel più breve tempo possibile le une alle altre, con la cima che è di dotazione a bordo, in modo da permettere a un gommone di trainarle tutte assieme affiancate a due a due portandole al riparo in brevissimo tempo.

## **CONCLUSIONE**

I ragazzi dell'Optimist di oggi sono i velisti del domani. Quelli che nel Duemila dovrebbero, con tutte le sopraggiungenti normative europee in arrivo, vedersi offrire un mondo nautico diverso da quello odierno. Per ora crescono in questo e molte cose, naturalmente, sono ciò che è rimasto in fondo al sacco dopo tanti anni di errori e di inquietudini che si sono riversate sul nostro paese. Ciò si sente nel contatto con le realtà delle attuali iniziative rivolte ai giovani, che si appoggiano prevalentemente all'entusiasmo e alla dedizione di molti, siano essi padri istruttori, presidenti di circolo, istruttori ufficiali, aiutanti e volenterosi che si prestano a dare una mano. L'impressione che si riceve è quella che non esiste una normativa precisa nell'organizzazione di un settore così importante per lo sviluppo di un vivaio che dovrà dare nuovi utenti alla nautica del domani e magari nuovi elementi per l'agonismo velico. In parole povere, non essendovi molto controllo su quelle che sono disposizioni in atto, assieme a iniziative ben condotte e con coscienza se ne affiancano altre improvvisate, magari stagionali, magari sotto roboanti intestazioni e mirabolanti promesse. L'istruzione fatta da un padre volenteroso al piccolo figliolo di sei anni, primo passo verso la vela, anche se supportata da un'istintiva vocazione ad insegnare si spera non debba trasformarsi nel giochino per il genitore. Salendo in alto, la scuola di vela autorizzata dovrebbe avere delle rigorose norme federali e dei programmi di insegnamento comuni, il tutto appoggiato da una politica verso l'esterno per sensibilizzare le famiglie a mandarvi i figli. Si può essere certi che il più delle volte le norme in atto non vengono applicate e fatte rispettare e che l'insegnamento velico viene lasciato molto all'approssimazione. Basterebbe confrontare lo spessore della preparazione che dimostrano i ragazzini danesi, tedeschi, olandesi e francesi quando partecipano a raduni italiani.

Eppure, anche per noi la popolazione di questi piccoli velisti è importante, perché dovrebbe rappresentare qualcosa nel futuro del nostro mondo nautico. A meno che in Italia, ancora una volta, tutto ciò che è vela venga considerato solo un fenomeno elitario e futile che non potrà trovare mai una collocazione nel costume.