AGESCI SETTORE NAUTICO

Una canoa a velaaaa??? ~~IM~~..POSSIBILE!!

Perché

Qualcuno si chiederà perchè darsi la “pena” di trasformare una canoa per farla andare a vela. Ci sono molte ragioni:

- Una barca a vela (per quanto possa essere piccola come nel caso di un Laser), è ingombrante e difficile da maneggiare da soli.
- Con un'attrezzatura semplice e maneggevole è facile non solo scarrocciare sottovento (come fanno il molti sollevando qualsiasi cosa che possa fermare l'aria: capi di vestiario, teli da mare, un telo da campeggio, ecc.), ma anche navigare risalendo contro vento.
- La canoa a vela può essere usata con la pagaia quando non c'è aria ed a vela quando il vento disturberebbe la navigazione tradizionale.
- La canoa a vela consente di ampliare il raggio delle escursioni.
- La canoa a vela consente di portare con voi qualche altra persona.
- Surfare sulle onde al lasco, con l'aiuto della vela è un'esperienza entusiasmante. Ci sono momenti in cui la punta della canoa rimane sollevata nel vuoto per 3 metri. Con una pagaiata potete dare quella minima spinta che vi consente di scendere a tutta velocità nel cavo dell'onda, con lo scafo che entra in planata.
  La pagaia può essere utilizzata con ampi agganci sulla coda, per sporgersi, a bilanciare la spinta della vela, ed a regolare la direzione della canoa.
- La canoa a vela sfiderà le vostre capacità di costruzione e messa a punto dell'attrezzatura.

Risolviamo un po’ di dubbi

Una canoa potrebbe sembrare troppo stretta per sopportare lo sbandamento provocato dalla spinta della vela.

Si tratta di una preoccupazione giustificata. Ma un'imbarcazione è tanto più veloce quanto più è lunga e stretta, e sarà difficile trovare un natante a vela più stretto e lungo. Utilizzando una vela di dimensioni e forma adeguate, con un centro di spinta non troppo elevato, con una certa esperienza si può riuscire a navigare con soddisfazione e senza rovesciarsi anche con vento incredibilmente forte.

Cosa succede se ci si rovescia?

Ci si bagna e spesso si nuota! A seconda del galleggiamento della canoa (dipende dal materiale di costruzione e dalla presenza di eventuali sacche di galleggiamento), si può verificare un rapido affondamento, oppure la canoa può essere raddrizzata e svuotata in pochi minuti con una gottazza, per riprendere la navigazione dal punto in cui ci si trova.

Tipi di armatura velica

Ci sono 2 modi di navigare a vela su una canoa.

Per navigare in favore di vento basta sollevare qualunque cosa in grado di fermare l'aria. Può andar bene qualunque cosa: un aquilone, una giacca, un telo da campeggio, perfino un asciugamano da spiaggia fissati in qualunque modo.
Con questi sistemi però si può navigare solo nella direzione in cui soffia il vento, deviando la direzione al massimo di 20 o 30 gradi con qualche difficoltà.

Se invece si vuole utilizzare la forza del vento per andare dove si vuole, cioè se si vuole navigare e non essere trascinati alla deriva oppure risalire il vento, ci si deve dotare di un'attrezzatura un po' più raffinata.

La superficie della vela non dovrebbe essere eccessiva, e quella massima ammessa dall' associazione britannica di canoe a vela è di 44 piedi quadrati (4,09 m^2).
Una vela troppo grande può rendere, difficile o stressante la navigazione: l'attrezzatura è ingombrante da stivare, ed armare la canoa in navigazione può diventare impossibile.

la mia canoa armata con randa classica (bermudan)

*Alcune canoe armate con v*ela latina
(da Solway Dory*)*

Si utilizzano attualmente 3 tipi principali di vele.

La **randa classica** è quella più performante, ma richiede un albero ed un boma lunghi, ed ha un centro di spinta piuttosto elevato.
Favorisce lo sbandamento dell'imbarcazione, il boma può sporgere molto lateralmente, ed il controllo dell'assetto può diventare impegnativo in alcune condizioni.

Il tipo di vela più diffuso sulle canoe è la **vela latina**, una vela triangolare meno sviluppata in altezza, (quindi con un centro di spinta più basso), che utilizza un albero basso ed un pennone lungo (356 cm) che sostiene la parte superiore della vela.
È facile modificare la forma della vela cazzando la borosa ed è facile da ammainare.
Non si riesce a terzaruolare in modo soddisfacente. In caso di difficoltà è necessario ammainare la vela al largo e tornare pagaiando.

La **vela tirata** (lug sail) ha l'aspetto di una vela classica, con pennone e boma.
Ha un centro di spinta basso (minor tendenza a sbandare la canoa).
È veloce da issare ed ammainare, anche in acqua.
È facile da terzarolare.
Le alberature sono corte (generalmente non superano i 2 metri), e consentono un facile stivaggio all'interno della canoa.
Si possono combinare tra loro 2 vele a prua ed a poppa per realizzare un ketch, che crea un centro di spinta più basso, lascia libera la parte centrale della canoa, e facilita la riduzione della superficie velica semplicemente ammainando la vela di poppa.

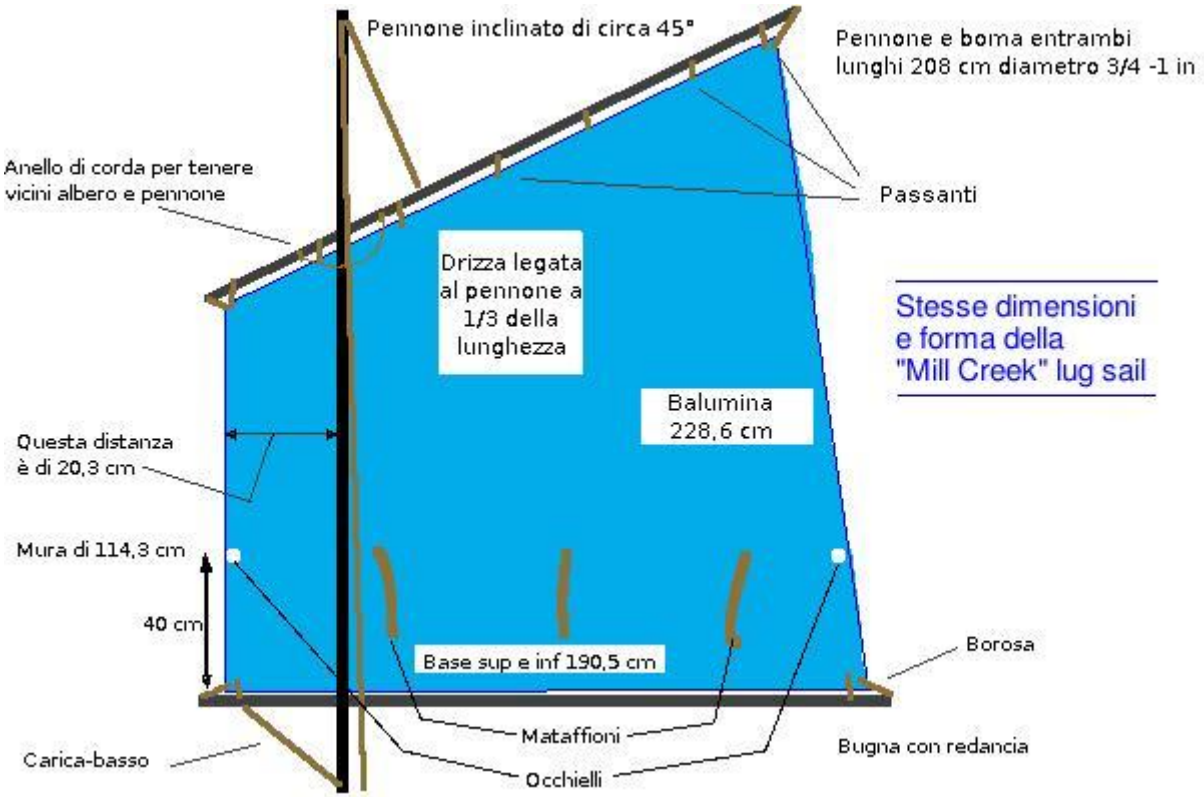
Una canoa armata a ketch con vela tirata
*(*da Solway Dory*)*

Piani velici

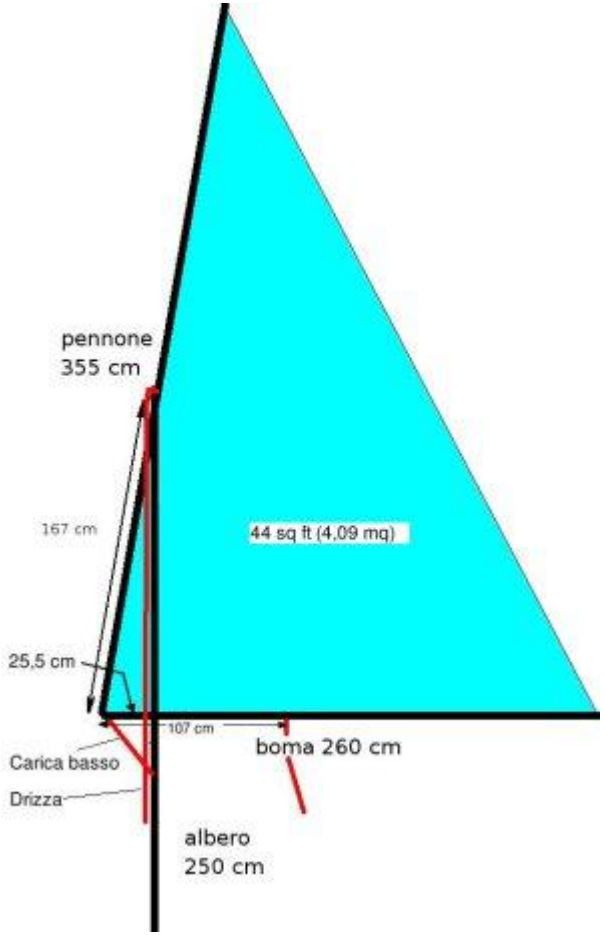
Potete acquistare una vela già pronta, od un intera armatura velica per la vostra canoa da alcuni fornitori esteri.
Il costo però sarà piuttosto elevato, sarà aggravato dalle spese di spedizione, avrete probabilmente qualche problema per i pagamenti in valuta estera (non si può pagare con carta di credito e vi verrà richiesto di eseguire complicati versamenti su banche straniere), e dovrete comunque adattare il kit alla *vostra* canoa.
Altrimenti potete procurarvi voi tutto il necessario vicino a dove abitate.
E' un po' più laborioso, ma anche più gratificante.

In questa sezione trovate dei disegni schematici dei suddetti 3 tipi di vela da applicare ad una canoa.
Si possono utilizzare per dare delle indicazioni ad un velaio per farsi confezionare la vela desiderata.
Potete procurarvi ferramenta inossidabile, cordami (devono essere "prestirati", inestensibili, e non devono prendere volte con il tensionamento), bozzelli, gallocce, snodi, trozza del boma, cavallotti e golfari nel negozio di nautica che preferite.

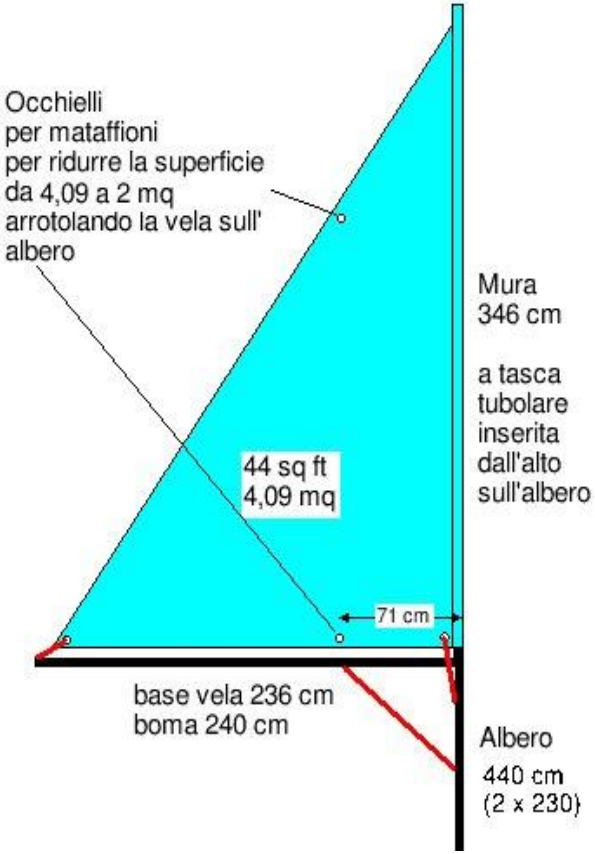
Se avete delle difficoltà c'è sempre internet che ci viene incontro; provate a visitare il sito di Osculati (uno dei più grandi rivenditori italiani di attrezzature nautiche che opera a Milano e che è anche il maggiore rifornitore all'ingrosso dei negozi specializzati in Italia), oppure Oltrevela (un rivenditore estremamente fornito, che opera tramite internet, e che vi farà avere quanto ordinato direttamente a casa).



Vela tirata (Lug Sail)


pennone
355 cm
167 cm
44 sq ft (4,09 mq)
25,5 cm
107 cm
boma 260 cm
Carica basso
Drizza
albero
250 cm

Vela latina



Randa moderna (bermudan sail)

La randa moderna è la più performante, la più facile da farsi costruire e da armare.
Le regolazioni per questo tipo di vela sono efficaci, e familiari per qualunque velista.
La superficie velica è facilmente riducibile avvolgendo la vela sull'albero e rimettendo in tensione la borosa. Anche se non si può eseguire in navigazione, credo che al largo, con vento forte ed onde, sia difficile terzarolare anche una lug-sail.
Il centro di spinta della vela è solo leggermente più alto rispetto alle altre vele; se infatti l'albero è sensibilmente più lungo, la forma triangolare della vela fa si che la gran parte della superficie sia nella zona bassa.
Anche se necessita di un albero più alto, non ha bisogno del pennone.

Si può anche utilizzare un albero da windsurf in vetroresina smontabile in 2 pezzi (solido leggero e facile da procurarsi): quando si smonta l'attrezzatura si ottengono "3 pali" (2 mezzi alberi ed un boma) di lunghezza inferiore a quelli degli altri tipi di vela (albero, picco e boma).
Nessun velaio avrà difficoltà nel confezionare questo tipo di vela.

La tabella seguente riassume le caratteristiche comparative dei piani velici presentati.

	Lug sail	**Latina**	**Bermudan** (Randa moderna)
Superficie m^2 (sq ft)	3,26	4,09 (44)	4,09 (44)
mura cm	114,3	355	346
base cm	190,5	260	236
base superiore cm	190,5		
Albero cm	250	250	440 (2 x 230)
boma cm	210	260	240
pennone	210	355	NO

Albero

L'albero può essere costruito in legno, in alluminio, o si può utilizzare un albero la windsurf.

Le alberature in legno consentono un facile fissaggio della ferramenta ma hanno un lunga serie di svantaggi.

- Legni rotondi, duri, e sufficientemente lunghi sono difficili da reperire in Italia
- Sono pesanti
- Possono incurvarsi, soprattutto se esposte all'umidità e se non vengono appropriatamente riposte quando non vengono usate
- Richiedono dei trattamenti protettivi con impregnanti, vernici, od olii, che vanno periodicamente ripetuti
- Sono soggette ad usura

Le alberature in alluminio offrono caratteristiche migliori:

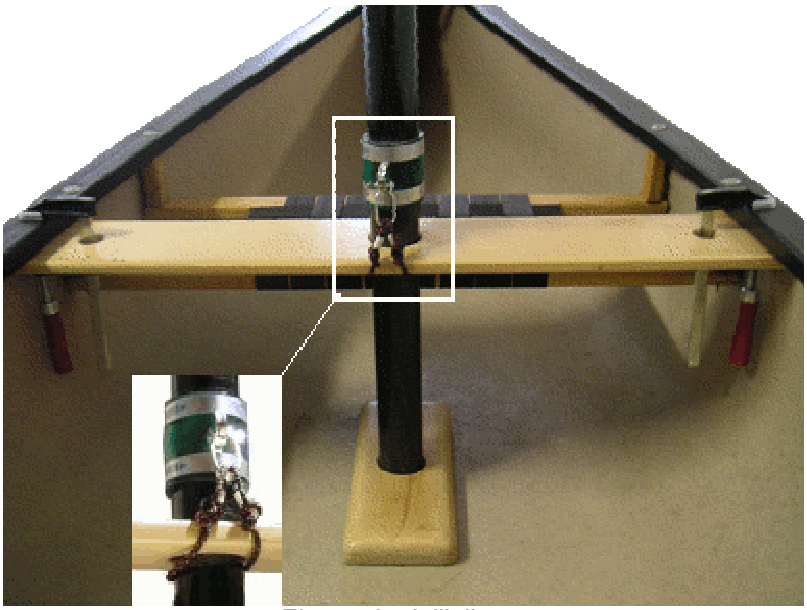
- Sono leggere
- Sono praticamente prive di manutenzione
- Sono reperibili con una certa facilità
- Si possono scegliere diversi diametri e spessori dei tubi, per ottenere il grado di resistenza e di leggerezza desiderato
- È opportuno applicare alle estremità dei tubi dei tappi di plastica o di gomma per evitare l'accumulo di sporcizia all'interno, e per renderli galleggianti.
- Per fissare la ferramenta è bene utilizzare rivetti in alluminio od in acciaio inox (evitare bulloni che attraversano il tubo da parte a parte, che potrebbero facilmente generare schiacciamenti e deformazioni)

Gli alberi da windsurf sono reperibili in fibra di vetro (economici), in fibra di carbonio (leggeri ma molto costosi) ed in alluminio ed hanno ulteriori vantaggi:

- Sono facilmente reperibili
- Se ne possono trovare di molto economici
- Generalmente sono molto leggeri
- Non ci si deve preoccupare di spessori e diametri perché sono stati realizzati appositamente per sostenere gli sforzi di una vela simile a quella da applicare alla canoa
- Sono stati realizzati per non patire l'umidità e persino le immersioni in acqua
- Si può facilmente segare la parte inferiore per ottenere la lunghezza desiderata
- È facile procurarsi dei modelli smontabili in 2 pezzi che ne aumentano molto la maneggevolezza e la facilità di trasporto

Per il fissaggio non vanno nemmeno considerati strallo e sartiame: la ridotta larghezza dello scafo non consente un fissaggio soddisfacente, senza ostacolare i movimenti della vela.

Vengono quasi universalmente utilizzati una apposita **traversa (thwart)**, fissata ai bordi della canoa (gunwhale) ed un piede d'albero in legno fissato al fondo della canoa.



Fissaggio dell'albero.
Traversa di sostegno forata, e fissata ai bordi con morsetti.
Piede d'albero in legno incollato al fondo della canoa.
Nel particolare il laccetto che impedisce all'albero di sfilarsi.

La traversa dovrebbe essere realizzata con un legno duro di spessore 2,7 - 3 cm.
Si utilizza normalmente il legno delle altre traverse (frassino o ciliegio).
Per il fissaggio ai bordi è possibile utilizzare delle viti passanti, che garantiscono un ottimo fissaggio, ma costringeranno a forare i gunwhales.
Si può anche ricorrere a comuni morsetti reperibili in ferramenta che sono più che sufficienti a reggere gli sforzi della vela senza danneggiare i bordi della canoa soprattutto quando applicati a gunwhale in materiale plastico. Per migliorare l'aderenza, sulle estremità della traversa potete incollare delle strisce di gomma ricavate da una camera d'aria per le ruote.
Un fissaggio di questo tipo dovrebbe sostanzialmente impedire lo spostamento solo all'indietro.
In avanti la traversa non può spostarsi perché appoggiata contro i fissaggi del seggiolino.
Sui fianchi la traversa appoggia contro i bordi della canoa.
In alto è bloccata dalla presenza dei gunwales.
Al centro la traversa deve avere un foro del diametro dell'albero che la deve attraversare.

Ecco come può finire una bella giornata di vento forte, quando, per la costruzione della traversa di supporto dell'albero, si utilizza un legno troppo poco resistente (in questo caso abete), o non sufficientemente dimensionato.

Il **piede d'albero** viene realizzato con un pezzo di legno duro, con un foro del diametro della base dell'albero.
Viene fissato longitudinalmente al fondo della canoa esattamente sotto il centro della traversa di sostegno dell'albero.
Il fissaggio del piede d'albero può essere eseguito con delle viti nelle canoe in legno con chiglia, altrimenti dovrà essere incollato (io ho utilizzato del silicone).

Sull'albero, appena al di sopra del punto in cui attraversa la traversa di supporto, si dovrà fissare un golfare. Servirà per collegarci il caricabasso della vela, il vang (o la scotta), e per collegare un vincolo che impedisca all'albero di sfilarsidai suoi supporti verso l'alto .

Boma

Per il boma mi sono procurato da un ferramenta un tubo di alluminio del diametro di 3,2 cm (1 pollice + ¼) e della lunghezza di 240 cm.
E' leggero, inossidabile, e sufficientemente solido.

Le fasi della costruzione della trozza del boma:
Sulla sinistra i ganci inossidabili ottenuti da un appendiabiti.
Sulla destra una forcella viene di legno duro viene sagomata e verniciata.
I pezzi così ottenuti vengono montati sul tubo di alluminio che formerà il boma.

Per fissarlo all'albero si può comperare un'apposita trozza da un negozio specializzato in forniture nautiche, ma costerà un occhio della testa.
Per le esigenze cui sarà destinato, si potrà comunque costruire un economicissimo dispositivo di fissaggio, simile a quelli che si utilizzavano fino a qualche anno fa per i boma da windsurf.
Sarà sufficiente sagomare un terminale a forcella di legno da inserire ad un'estremità del boma.

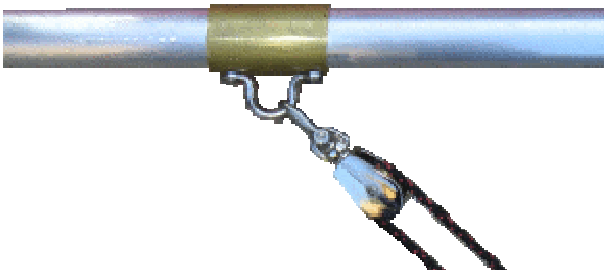
È opportuno utilizzare un legno duro, con le venature disposte nella direzione della lunghezza del boma, ed andrebbe preparato da un'asse di spessore superiore a 3 cm, e di larghezza superiore a quella dell'albero (nel mio caso 5 cm).
La ricerca si potrebbe dimostrare molto più complicata del previsto, poiché gli unici legni che si riescono a reperire con una certa facilità in Italia sono l'abete (utilizzato per la costruzione dei tetti), vari tipi di truciolare (utilizzato per la costruzione di mobili) e di compensato (generalmente sottile).
Si può eventualmente ricercare un ramo del diametro di circa 3 cm in prossimità di una biforcazione; avrà costo zero, le fibre di legno già disposte nella giusta direzione, e richiederà poco sforzo per essere sagomato.
Si dovrebbe poi fissare un gancio inossidabile a qualche centimetro di distanza dall'estremità anteriore del boma. Il gancio può essere ottenuto con minima spesa da un appendiabiti in lega inossidabile (come illustrato nelle figure).
Il gancio servirà per bloccare sul boma le estremità di un anello di corda che verrà avvolto doppio attorno all'albero nel punto di fissaggio.

Inclinando il boma sarà facile inserire le estremità dell'anello di corda allentato sui ganci della trozza, raddrizzando il boma i ganci metteranno in tensione il cordino e fisserà la trozza sull'albero.

Per fissare la borosa all'altra estremità del boma si può acquistare un piede d'albero da windsurf che ad un basso prezzo metterà a disposizione bozzelli e strozzascotta in una struttura plastica a cappello che fungerà da terminale per il tubo di alluminio.

Il terminale distale del boma ottenuto da un piede d'albero da windsurf, attrezzato per il fissaggio della borosa.

In alternativa si può rivettare un golfare in acciaio inox, su cui fissare dei bozzelli.
Lo stesso tipo di fissaggio si può adottare per i punti di attacco della scotta e del vang.

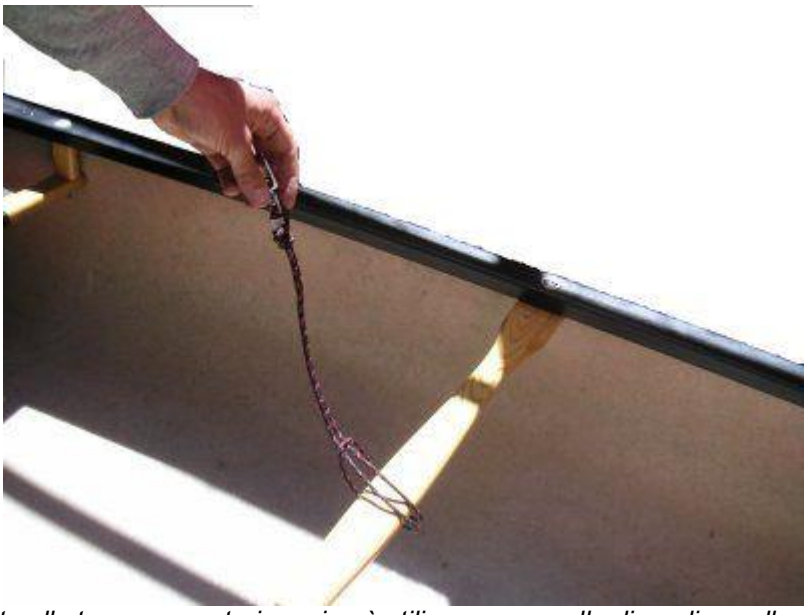


Un golfare rivettato sul boma.
Può essere utilizzato per il fissaggio della scotta, del vang, o della borosa.
Per evitare di indebolire il boma, il punto d'attacco è stato rinforzato con un tubo concentrico che distribuisce lo sforzo su tutta la circonferenza e riduce il rischio di deformazioni e schiacciamenti

Scotta

Per la scotta è sufficiente un cordino del diametro di 6 mm.
È preferibile scegliere un cordino prestirato, che risulterà meno elastico, e soprattutto avrà minor tendenza a "prendere delle volte".

La scotta utilizza un paranco fissato alla traversa posteriore ed è rinviata al piede d'albero su un bozzello con strozzascotta, in modo da poter comodamente governare stando seduti al centro e rivolti in avanti.
Verrà inoltre esercitata una forza simile a quella di un vang.



Per fissare la scotta alla traversa posteriore si può utilizzare un anello di cordino collegato ad un bozzello

Avvolgendo più volte l'ansa di cordino alla traversa, ed infilando infine il terminale con il bozzello all'interno dell'ansa, si otterrà un bloccaggio rapido, e con una resistenza sufficiente ad impedire al bozzello di scivolare lateralmente.

Quando ripongo l'attrezzatura dopo l'uso, si può utilizzare l'ansa di cordino per il fissaggio della scotta alla traversa posteriore, per raccogliere rapidamente tutta la "ferramenta".

Deriva

La deriva è una sorta di pinna immersa in acqua, che serve per contrastare componente laterale della spinta impressa alla canoa dalla vela.

Dovrebbe essere costruita in legno duro (frassino, ciliegio) o con copensato marino.
Dovrebbe essere larga 20 cm, immersa per 70 cm, e spessa circa 2 cm.

Per il fissaggio delle derive si possono utilizzare vari sistemi:

- Molti realizzano una apposita **traversa** (simile e quella per il sostegno dell'albero) da fissare ai bordi della canoa con dei morsetti.
  Ai 2 estremi della traversa, su un apposito perno viene fissata una deriva che può essere ruotata in modo da rimanere sollevata, o immersa in acqua.
  Viene immersa solo la deriva sottovento, e nelle andature in poppa, possono essere sollevate entrambe.
- Altri utilizzano una singola **deriva vincolata** superiormente con un laccetto ad "U" attorno alla traversa centrale, e **buttata fuoribordo** sul lato sottovento.
  La tendenza allo scarroccio della canoa terrà la deriva premuta contro il fianco della canoa.
  Per evitare che la velocità della canoa, e la tendenza al galleggiamento del legno, facciano sollevare posteriormente la deriva, sarà opportuno zavorrarla all'estremità inferiore.
  Si tratta di un sistema rudimentale,che ha di buonola semplicità di applicazione, ma non consente un fissaggio soddisfacente, né di eseguire regolazioni nella posizione e nell'orientamento del dispositivo.
- Altri ancora realizzano un dispositivo "a morsa" facilmente registrabile con una manopola a vite.
  Consente di utilizzare una singola deriva, da applicare al bordo sottovento della canoa.
  Non richiede l'applicazione alla canoa di ulteriori traverse.
  Consente una rapida e precisa registrazione del punto di resistenza laterale (vedi oltre), spostando il punto di applicazione lungo il bordo della canoa.
  Consente infine di inclinare a piacere la deriva all'indietro (ad esempio nelle andature di lasco, o in acqua bassa).

Se la deriva viene sagomata in modo che abbia in sezione un profilo alare (con la parte piatta all'esterno, e la parte bombata verso il centro della canoa),
l'avanzamento produrrà una spinta che tenderà a spostare la canoa lateralmente sopravento, e migliorerà la capacità di opporsi allo scarroccio.

Il dispositivo "a morsa" è realizzato con un distanziatore triangolare (per consentire l'inclinazione) dello spessore del gunwale.
2 spine di legno mantengono i corretti rapporti con la deriva.
Una vite con manopola consente di regolare la forza della presa.

La deriva montata sul bordo della canoa.

Il dispositivo di montaggio consente di inclinare all'indietro a piacere la deriva.

Il punto di posizionamento della deriva generalmente è circa 60 cm posteriormente all'albero, e dovrebbe essere molto vicino al centro della canoa (vedi oltre).

Timone

Il timone non è essenziale per poter veleggiare con la canoa.
Se l'attrezzatura velica è ben assettata, dovrebbe essere possibile governare quasi esclusivamente regolando in avanti od indietro il peso sulla canoa, o modificando leggermente lo sbandamento laterale.

Una pagaia, soprattutto quelle tradizionali canadesi, con pala stretta ed allungata possono funzionare bene come timone.
Questo metodo non richiede complicate attrezzature aggiuntive, la pagaia può essere utilizzata nelle manovre (ad esempio per prendere il largo tra scogli o bagnanti), e consente un ottimo controllo anche con

vento molto forte.
Basta immergerla fuoribordo a poppa sul lato sottovento e fare leggermente leva sul bordo della canoa.
Nelle giornate con poco vento, quando sarete semisdraiati nella canoa, con la mano che sostiene mollemente la pagaia fuoribordo, avrete un aspetto particolarmente rilassato.
Bisogna fare molta attenzione, che con la velocità, le mani bagnate, ed eventualmente con il freddo, la pagaia non sfugga di mano (è facile perderla in acqua).

Come posizionarsi per governare con la pagaia.

Se però si desidera usare la canoa esclusivamente a vela, l'applicazione di un timone potrebbe rendere l'uso più semplice e confortevole.

Messa a punto

Perchè la canoa possa navigare a vela efficacemente e con poco sforzo, ogni componente dell'attrezzatura deve essere posizionato in maniera appropriata, in modo che il centro di spinta della vela corrisponda al centro di resistenza laterale generato dalla deriva, ed entrambi questi punti devono trovarsi molto vicini al centro della canoa.

Il centro di spinta della vela è un punto immaginario, nel quale applicando una forza si otterrebbe lo stesso effetto prodotto da tutte le forze che agiscono sui singoli punti della vela. Cioè riassume ipoteticamente in un solo punto l'effetto delle forze che agiscono sulla vela.
Il centro di resistenza laterale corrisponde quasi esattamente al punto in cui viene posizionata la deriva.
Se si imprime allo scafo una spinta laterale nel punto di resistenza laterale, lo scafo non girerà.
Se la spinta laterale viene applicata anteriormente al centro di resistenza laterale, la punta della canoa girerà nella direzione della spinta (nel caso della canoa a vela, l'imbarcazione poggia, cioè gira in modo che il vento le venga più da dietro).
Se la spinta laterale viene applicata posteriormente al centro di resistenza laterale, la punta della canoa girerà nella direzione opposta a quella della spinta (nel caso della canoa a vela, l'imbarcazione orza, cioè gira verso la direzione del vento).

Per comodità l'albero viene generalmente posizionato appena posteriormente al seggiolino anteriore. In questo modo, su una canoa di 16 piedi la deriva dovrebbe essere posizionata quasi precisamente al centro della canoa (in corrispondenza della traversa centrale)

Si dovranno poi eseguire delle prove per stabilire l'esatto posizionamento della deriva, in modo che il centro di resistenza laterale sia posizionato in corrispondenza del centro di spinta laterale della vela.
Se l'attrezzatura è ben bilanciata la canoa dovrebbe andare diritta anche senza l'ausilio del timone, spostando il peso in avanti dovrebbe orzare, e spostando il peso indietro dovrebbe poggiare.

In pratica le barche a vela tendono a posizionare la deriva lievemente più in avanti rispetto al centro di spinta della vela. In questo modo, quando non si agisce sul timone, la barca tende a venire spontaneamente verso il vento ed a fermarsi. Con un assetto di questo tipo sarà inoltre facile governare anche con una pagaia immersa in acqua sottovento, ed utilizzata facendo leva sul bordo della canoa.
Si deve invece evitare assolutamente di posizionare la deriva troppo arretrata.
La canoa potrebbe diventare ingovernabile, incapace di risalire il vento ("stringere la bolina"), scarroccerebbe di traverso sottovento anzichè andare in avanti, e potrebbe diventare impossibile virare in prua.

In realtà il punto di spinta laterale della vela si modifica a seconda delle andature (è più anteriore nelle andature di bolina, e più arretrato nella andature al lasco), dello sbandamento della canoa, e della disposizione antero-posteriore del peso sullo scafo.
La deriva che ho realizzato e presentato in queste pagine può essere facilmente spostata lungo il bordo della canoa per ottenere il bilanciamento ideale.
Nelle andature di bolina la posizione della deriva andrà avanzata.
Nella andature di lasco andrà arretrata, o sollevata inclinandola indietro.
Sarà opportuno evitare sbandamenti eccessivi dello scafo, ed in questi casi eventualmente arretrare la deriva.
Il peso sulla canoa dovrebbe essere mantenuto al centro (arretrando eventualmente nelle andature al lasco o in caso di sbandamento).

Posizionamento dei canoisti.
Il canoista singolo siede appena dietro traversa centrale vicino al centro della canoa.
Quando si è in 2 o più persone si può stare seduti sui propri sedili.

Glossario di termini velici

Prua	La parte anteriore dell'imbarcazione
Poppa	La parte posteriore dell'imbarcazione
Murata	La parte che esce dall'acqua della fiancata di un'imbarcazione.
Armare una barca	Montare l'attrezzatura per farla navigare a vela (alberature, vele, deriva/e, timone)
Issare	Sollevare (la vela, la bandiera...) in posizione di esercizio
Ammainare	Abbassare (la vela, la bandiera...) quando si termina l'utilizzo
Randa	La vela principale di un'imbarcazione, generalmente quella più a poppa.
Mura	Il cavo che serve a tesare la parte anteriore della vela Indica anche il bordo sopravvento della vela. Ad un incrocio tra 2 barche a vela ha la precedenza chi porta le mura a dritta (destra), ed il resto della vela a sinistra dello scafo.
Ralinga	Un cavo cucito lungo il bordo di una vela che serve per rinforzo. Spesso viene utilizzato anche per inserire il margine della vela in un solco del boma o dell'albero.
Drizza	La fune che serve a sollevare e tenere in tensione le vele.
Scotta	La fune utilizzata per regolare l'angolo e la tensione delle vele durante le varie andature.
Cazzare	Mettere in tensione una fune per le regolazioni della vela (scotta, borosa, caricabasso...).
Boma	Asta posizionata orizzontalmente e collegata all'albero che serve a mettere in tensione il bordo inferiore della randa.
Trozza	Il giunto che consente il collegamento del boma all'albero.
Pennone	Un'asta simile al boma, utilizzata da alcuni tipi di vela (come la vela latina o la vela tirata), per sospendere e mettere in tensione il margine superiore della vela.
Borosa	La fune utilizzata per mettere in tensione la base della randa
Bugna	Area rinforzata agli angoli inferiori delle vele delle vele
Redancia	Anello (generalmente metallico) per rinforzare gli occhielli (ad esempio in corrispondenza della bugna).
Mataffioni	Cavetti fissati alle vele che servono a fissarle ai pennoni, o a ripiegare la vela per ridurne la superficie in condizioni di vento forte.
Prendere 1 (o 2, o 3) mano di terzaroli (terzaruolare)	Ridurre la superficie velica per affrontare condizioni di vento forte. Generalmente si ottiene ripiegando la parte inferiore della vela sul boma, e fissandola con borosa e mataffioni.
Orzare	Modificare la traiettoria dell'imbarcazione, in modo che la prua venca a trovarsi più contro la direzione del vento
Poggiare	Modificare la traiettoria dell'imbarcazione in modo che la prua venga a trovarsi più sottovento
Virare	Modificare la direzione dell'imbarcazione in modo che il vento e le vele si spostino sul lato opposto dell'imbarcazione. Virata di prua: quando si attraversa la direzione di provenienza del vento con la prua della barca (orzando) Virata di poppa: quando di attraversa la direzione di provenienza del vento in un andatura di poppa (poggiando).

Deriva	E' una sorta di tavola immersa in acqua verticalmente sul fondo dell'imbarcazione che serve a prevenire lo scivolamento laterale. Normalmente viene posizionata posteriormente all'albero, e lieve mentre più in avanti del centro di spinta della vela. Spesso è pivottante, cioè in grado di inclinarsi indietro. In alcuni modelli è a baionetta (scorre verticalmente in alto ed in basso). In rari casi è fissa. La deriva è anche lo spostamento laterale (indesiderato) della barca, provocato dall'azione del vento sulle vele e sullo scafo, e che viene contrastato dalla presenza della deriva (cioè la deriva contrasta la deriva della barca)
Golfare Cavallotto	E' un anello, generalmente attaccato all'alberatura, che consente il fissaggio di altre attrezzature, ad esempio un bozzello od una scotta. Il cavallotto non è un anello chiuso, ma una sorta di ponticello che una volta fissato ad una struttura costituisce un punto di aggancio simile a quello di un golfare.
Galloccia	Una struttura simile ad una "T" ribassata e con base allargata che viene utilizzata per fissare i cordami (per l'ormeggio, o dopo il tensionamento).