



CORSO DI VELA PER NON VEDENTI SU BARCHE A DERIVA

PERCHÉ È
IMPORTANTE
INCLUDERE PERSONE
CON DISABILITÀ
VISIVA NEL MONDO
DELLA VELA E COME
FARLO IN SICUREZZA



LETS - FEEL THE WIND TO FILL THE SAILS

PARTNER DEL PROGETTO:

ASD Fairplay

ASD - AŠD Grmada - SeaYou

Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije

JK Mornik

Jadralna zveza Slovenije



**Co-funded by
the European Union**

"This project has been co-funded with support from the European Commission. This publication reflects the views only of the author, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein."

SOMMARIO

1 INTRODUZIONE: CAMBIAMO L'APPROCCIO NELLO SPORT PER I DISABILI DELLA VISTA	1
2 LA DISABILITÀ VISIVA: IPOVISIONE E CECITÀ	3
3 SPORT E DISABILITÀ	5
4 SCUOLA VELA PER NON VEDENTI E IPOVEDENTI	7
4.1 Obiettivo del corso	9
4.2 Gli istruttori	9
4.3 Organizzazione del corso	13
4.4 Imbarcazioni	14
4.5 Acquaticità	15
4.6 Ispezionare e mappare le imbarcazioni	15
4.7 Briefing a inizio e fine giornata	18
4.8 Teoria e ausili pratici	18
4.9 Pratica in mare	22
4.9.1 <i>Traino dietro al gommone</i>	23
4.9.2 <i>Prime andature</i>	23
4.9.3 <i>Ascoltare le vele, sentire il fiocco che punge</i>	24
4.9.4 <i>Capire il vento apparente</i>	24
4.9.5 <i>Regolazione delle vele</i>	25
4.9.6 <i>Percezione dell'inclinazione della barca rispetto all'intensità del vento e del punto limite della barca prima della scuffia</i>	25
4.9.7 <i>Virata e spostamento dell'equipaggio all'interno della barca</i>	26
4.9.8 <i>Andatura di bolina</i>	26
4.9.9 <i>Andatura al lasco, gran lasco e strambata</i>	26
4.9.10 <i>Ruolo di prodire</i>	27
4.9.11 <i>Navigare su una deriva singola</i>	27
4.9.12 <i>Raggiungere l'autonomia</i>	28
4.10 Scuola vela su barche a chiglia	29
5 CONCLUSIONI	30
6 NOTE	31
7 BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA	32



IL PROGETTO FEEL THE WIND TO FILL THE SAILS (LETS) È NATO DA UN'IDEA DELL'ASSOCIAZIONE SPORTIVA FAIRPLAY "MASSIMO BERTONI" CHE OPERA DA MOLTI ANNI NEL CAMPO DELL'EDUCAZIONE SPORTIVA.

1 INTRODUZIONE: CAMBIAMO L'APPROCCIO NELLO SPORT PER I DISABILI DELLA VISTA

L'Associazione Sportiva Dilettantistica FAIRPLAY "Massimo Bertoni" opera da 15 anni nel campo dell'educazione sportiva dei ragazzi in genere (dai 3 anni alla maggior età). Le principali caratteristiche della nostra filosofia sono: la multidisciplinarietà (specie nella fascia 6-12 anni) e tutte le principali caratteristiche positive dello sport: imparare a stare assieme, aiutarsi vicendevolmente, rinforzare il proprio carattere, porsi degli obiettivi e pian piano superarli,

tralasciare il percorso agonistico in tenera età, per dare il giusto tempo e maturità nella fase di sacrifici per raggiungere obiettivi importanti. Il progetto è nato dal desiderio di includere i non vedenti e gli ipovedenti nello sport della vela nel modo più naturale possibile. Nell'immaginario collettivo vengono attribuite delle limitazioni eccessive alla disabilità visiva rispetto ad altre disabilità quali paraplegia ed autismo, tutto questo per mancanza di conoscenza.



L'Associazione Fairplay ha deciso, già dal 2009, di cambiare radicalmente questo approccio. Partendo dalla premessa che il non vedente oltre alla vista non ha nessun deficit fisico, l'idea è stata quella di far percorrere il corso d'istruzione alla vela nella maniera più naturale ed ottimale, esattamente come si fa con i vedenti. Il percorso di ogni velista comincia con le prime esperienze su barche "derive" che, fondamentalmente, essendo più leggere hanno un loro movimento più instabile che comunica molto meglio agli altri sensi.

È chiaro che all'inizio è stata una sperimentazione, abbiamo cercato con 2 ragazzi ciechi di 12 e 13 anni di vedere se la barca deriva, che comporta la scuffia, poteva creare problemi. Ma con una buona cautela ed accompagnati dagli Istruttori ANIOMAP ci siamo accorti che ogni paura si può superare tranquillamente con metodo.

I "differentemente abili della vista" possono fare tutto, abbiamo provato a fargli provare l'arrampicata, il parco avventura, il pattinaggio, lo sci nautico e perfino il motocross, la loro capacità di poter usare gli altri sensi è sbalorditiva, ogni giorno imparo qualcosa di nuovo da loro.

Oggi, attraverso il progetto LETS della Comunità Europea, vogliamo espandere questo tipo di approccio alle altre società veliche per dare la

possibilità alle persone non vedenti ed ipovedenti di poter essere partecipi alla vita sociale di esse, per poter regalare momenti sportivi di altissimo livello a persone con questa disabilità ed in particolar modo far conoscere il mondo della disabilità visiva, in cui i così detti "normodotati," possono imparare a loro volta le capacità infinite, sviluppate in mancanza della vista, degli altri sensi. Sono fermamente convinto che a molti allenatori di alto livello farebbe molto bene fare un corso con persone non vedenti per poter ragionare in altri termini negli allenamenti con i propri atleti.

**I NON VEDENTI POSSONO FARE TUTTO,
LA LORO CAPACITÀ DI POTER USARE GLI
ALTRI SENSI È SBALORDITIVA, OGNI
GIORNO IMPARO QUALCOSA DI NUOVO
DA LORO.**



Questo manuale è dedicato ad Oscar Bonsembiante, un uomo con un'anima luminosa scomparso tragicamente a 35 anni in un incidente di montagna. Senza il suo corso sulle disabilità nello sci, non avrei mai adottato questo approccio.

**DRUSO NORDIO
ASD FAIRPLAY**



2 LA DISABILITÀ VISIVA: IPOVISIONE E CECITÀ

NEL MONDO CI SONO 285 MILIONI DI PERSONE CON DISABILITÀ VISIVA. DI QUESTI, 246 MILIONI SONO IPOVEDENTI E 37 MILIONI SONO CIECHI.



Si definisce cecità la mancanza completa della capacità visiva; secondo l'IBSA (International Blind Sports Association) questa condizione viene indicata con la sigla B1. Un atleta rientrante in questa categoria non presenta alcuna percezione della luce in entrambi gli occhi, o non è comunque in grado di riconoscere la forma degli oggetti.

Per ipovisione si intende una capacità visiva inferiore a 1/10.

Il grado di invalidità di queste due condizioni è direttamente proporzionale alla precocità dell'insorgenza. La cecità nella sua gravità è una condizione ben riconoscibile, non è così invece per gli ipovedenti: perciò risulta in un certo senso più difficile

immedesimarsi in questa condizione. È importante fare crescere il bambino non vedente o ipovedente in un ambiente stimolante, specialmente dal punto di vista tattile e non farlo crescere in un ambiente fisico ed umano poco stimolante, asettico e pericoloso; in questo modo non si fa altro che renderlo maggiormente dipendente dalle persone che gli stanno intorno, trasmettendogli le nostre ansie per un ambiente inadatto. Offrire la gamma più variata possibile di esperienze percettive e motorie è la base per avviare a una costruttiva conoscenza del mondo: toccare, passare sotto, sopra, prendere, lanciare, colpire con mani e piedi, tutto va sperimentato, anche a costo di cadute e ammaccature.



Questo aspetto sarà fondamentale nella pratica sportiva, in quanto non si potrà sempre avere un ambiente “sicuro” - in questo contesto starà alle diverse figure professionali instaurare un rapporto di fiducia, creare un ambiente stimolante così da invogliare il bambino ad accostarsi a un’attività sportiva.

Per il cieco l’immagine spaziale viene creata in base a ciò che ha toccato, percorso, verificato, sentito; quindi è utile aiutarlo ad esplorare l’ambiente con domande del tipo:

DOV’È IL SOLE ORA, DOVE TI SENTI SCALDARE? DA CHE DIREZIONE SOFFIA IL VENTO? CHE TIPO DI TERRENO SENTI SOTTO I PIEDI? SENTI IL RUMORE DELLE ONDE CHE SBATTONO CONTRO I MOLI O LE SCOGLIERE?



Quale percorso abbiamo fatto per raggiungere le barche? Le richieste devono essere ben focalizzate sugli stimoli più importanti e significativi e non su troppe cose.

Il bambino dovrebbe imparare presto ad adottare strategie per proteggersi dagli ostacoli e per orientarsi negli spazi; è quindi importante l’intervento precoce di uno specialista, l’istruttore di orientamento.



3 SPORT E DISABILITÀ

La pratica sportiva è estremamente importante per le persone con qualsiasi tipologia di disabilità per migliorare la propria condizione. Ma purtroppo spesso queste persone vengono emarginate e lasciate a loro stesse senza trovare qualcuno che offra loro stimoli a migliorarsi e a continuare nella pratica sportiva.

Lo sforzo e i sacrifici che lo sport richiede per perseguire degli obiettivi aiutano i giovani ad identificare le capacità, i limiti e a superare le difficoltà che incontrano nella vita di tutti i giorni, determinando infine l'acquisizione di indipendenza ed autonomia.

”

LO SPORT AIUTA NELLA VITA QUOTIDIANA SIA I
DISABILI STESSI SIA LE PERSONE CHE VIVONO CON
LORO E ATTORNO A LORO – LA SOCIETÀ INTERA
CHE HA ANCORA DIFFICOLTÀ A CONOSCERE TUTTE
LE SFACCETTATURE DELLA DISABILITÀ E CHE
PURTROPPO SPESSO VEDE I DISABILI COME FONTI
DI PROBLEMI O IMPEDIMENTI.

Lo sport contribuisce alla socializzazione, sprona le persone a partecipare alla vita pubblica, alla solidarietà e al rispetto verso gli altri. Promuove la tolleranza, l'accettazione e il rispetto della diversità nei confronti di altri; lo sport può fornire un importante contributo alla comprensione interculturale, combattere il razzismo, la xenofobia, il sessismo e altre forme di discriminazione o di pregiudizi sociali, svolgendo quel ruolo fondamentale per la coesione sociale, in particolare tra i soggetti svantaggiati.

La volontà di iniziare o provare una qualsiasi attività da parte di persone affette da disabilità deriva esclusivamente da una loro motivazione interna che può avere diverse origini: restare in salute, mettersi alla prova, fare nuove esperienze, conoscere persone, ma raramente sarà per volere di qualcun altro che li spinge a farla.

Questo ci deve far riflettere su come ci avviciniamo con loro, in quanto il primo ostacolo che si troveranno ad affrontare non sarà l'apprendimento della disciplina sportiva, ma bensì la nostra eccessiva premura che non farà altro che frenarli e magari portarli a credere che non siano in grado di farlo. La verità è che i non vedenti possono tranquillamente andare in barca a vela, sciare, andare in snowboard, guidare una moto da cross e tanto altro ancora. Ma queste sono attività che, con ogni probabilità, molte persone disabili non proveranno mai nella loro vita.

Chi può fare la differenza siamo proprio noi, i lavoratori dello sport. Se noi crediamo in loro sarà più facile spronarli a credere in sé stessi. Se noi siamo convinti che loro possano andare in barca da soli, anche loro inizieranno a crederci.

Per poter aiutare i disabili visivi a svolgere tutte queste attività bisogna però rendersi conto dei possibili pericoli che con persone vedenti normalmente non si presentano. Dobbiamo fare molta più attenzione, in quanto queste persone spesso non hanno ben sviluppato il senso del pericolo e si buttano a prescindere senza valutare la situazione fino in fondo.

Un'altra cosa alla quale bisogna stare molto attenti, specialmente se ci si trova in ambienti non protetti e con la presenza anche di altre persone, è rendersi ben visibili e informare le altre persone che si stanno portando ragazzi con una disabilità. Infatti si tratta di una patologia non ben individuabile tanto più se ci si trova su una barca; è bene che tutti gli atleti indossino oltre al giubbotto salvagente una pettorina che riporta la dicitura BLIND. Anche sulla vela è opportuno indicare non vedenti a bordo, utilizzando uno dei simboli più diffusi (occhio sbarrato, persona con bastone o semplicemente la scritta "blind").



4 SCUOLA VELA PER NON VEDENTI E IPOVEDENTI

IL NOSTRO PROGETTO
SI È SVOLTO A
TRIESTE NEL BIENNIO
2022-2023. IL CORSO
È STATO DIVISO IN
TRE LIVELLI,
PRINCIPIANTE,
AVANZATO E
PERFEZIONAMENTO.

”

Queste linee guida sono destinate agli istruttori di vela, non è quindi nostra intenzione presentare qui un programma di scuola vela, perché sia i contenuti che la didattica non discostano da quella che gli istruttori usano con allievi normodotati.

Le procedure sono le stesse e il programma pure, la differenza principale è rappresentata dal fatto che i disabili visivi hanno

bisogno di più tempo.

Vi presenteremo di seguito il corso di vela per non vedenti che noi abbiamo organizzato nell'ambito del progetto FeeL thE wind To fill the Sails (LETS) e le nostre osservazioni in merito, sperando esse possano aiutare chiunque sia interessato ad accogliere i disabili visivi nel mondo della vela.

Il nostro progetto si è svolto a Trieste nel biennio 2022-2023. Il corso è stato diviso in tre livelli, principiante, avanzato e perfezionamento. Il progetto ha voluto offrire ai partecipanti la possibilità di apprendere le tecniche di base e di continuare il proprio percorso sportivo in questo ambito, allargando l'orizzonte delle competenze possedute. Il corso è stato svolto su imbarcazioni a deriva mobile, il che non è stato frutto del caso ma una scelta ben ponderata.

Queste barche permettono infatti di percepire un numero maggiore di informazioni, in particolar modo sul movimento dello scafo, così da capirne le reazioni e reagire di conseguenza. Inoltre esse possono essere rovesciate facilmente per consentire un'esplorazione completa in ogni loro parte. Il corso si presenta come unico nel suo genere per i tipi di imbarcazione, ma soprattutto per la centralità che assume chi vi partecipa in quanto sarà lui che progressivamente prenderà in mano la gestione totale del mezzo e non sarà semplicemente un passeggero con compiti marginali.



4.1 OBIETTIVO DEL CORSO

L'obiettivo del nostro progetto è quello di favorire l'integrazione e la partecipazione delle persone con disabilità visiva ad attività normalmente considerate off limits ; per il progetto ci siamo avvalsi della collaborazione di figure professionali dell'ambito sportivo velico (istruttori di vela qualificati) e di tecnici specializzati nell'Autonomia, Orientamento e Mobilità dei disabili visivi.

La finalità del progetto è quella di permettere a persone con disabilità visiva di tutte le età di partecipare ad un corso di vela con obiettivi di apprendimento pari a quelli stabiliti per le persone normodotate, attraverso la strutturazione di percorsi specifici di insegnamento volti a sviluppare nei modi più efficaci la consapevolezza e l'autonomia personale. È importante integrare l'insegnamento dell'attività sportiva con ausili tiflodidattici affinché anche una persona con disabilità visiva possa accedere a conoscenze teoriche e migliorare le sue competenze.

4.2 GLI ISTRUTTORI

ENTRARE NEL MONDO DELLA DISABILITÀ VISIVA

Per poter insegnare la vela, come qualsiasi altro sport, ad una persona con disabilità visiva, bisogna aprire la porta ed entrare nel loro mondo che noi culturalmente pensiamo sia buio ma che in realtà è lo stesso nostro, coloratissimo!

Entrare quindi nel loro mondo significa semplicemente essere aperti a ricominciare a dare più importanza non alla vista ma al resto dei sensi che abbiamo lasciato leggermente atrofizzare nel nostro percorso di vita, per una cattiva educazione.

L'empatia è la capacità principale per poter imparare a rapportarsi con gli altri, disabili e non, la chiave è imparare ad ascoltare. Anzi, prima ancora della capacità di ascoltare c'è quella di fare silenzio, altrimenti non riusciremo a concentrarci sull'altro essere umano che abbiamo di fronte.

Ancora prima del contatto diretto con questa disabilità però è meglio imparare alcune nozioni di base. Nell'ambito del progetto LETS, per esempio, tutti gli istruttori di vela hanno cominciato seguendo un percorso didattico e pratico diretto da istruttori ANIOMAP (Associazione Nazionale Istruttori Orientamento Mobilità e Autonomia Personale per persone con disabilità visiva).

In questo percorso si è approfondito alcuni temi basilari:

- Conoscenza dei termini cecità ed ipovisione
- Ausili alla mobilità per una persona con disabilità visiva
- Tecniche di accompagnamento (quando usarle; regole generali; perché usarle; presa e posizione di base; passaggio stretto; indicare gli oggetti; scale; servizi igienici; tecniche di protezione)
- Tecniche di esplorazione
- Rappresentazione grafica e esplorazione tattile

Per poter immaginare come sia essere ciechi, la cosa migliore è provarlo sulla propria pelle. Durante il corso gli istruttori si sono bendati per provare a fare le cose che poi chiederanno a un non vedente di fare: salire e scendere le scale, mettersi il salvagente, riempirsi la borraccia, armare la barca e ovviamente navigare. Solo così si può capire cosa si percepisce con gli altri sensi e quali ostacoli possono esserci per chi non vede.

La nostra esperienza ci ha insegnato che un corso su come approcciarsi alla disabilità visiva è un prerequisito indispensabile per chiunque voglia lavorare con disabili visivi, consigliamo quindi a tutti gli istruttori di cominciare da lì.



COME AIUTARE UN NON VEDENTE

Alcune persone nascono cieche e non hanno idea di come appaia il mondo che le circonda. Molte persone perdono la vista successivamente e si ricordano quello che hanno visto. Alcune persone sono completamente cieche e non vedono nulla, ma la maggior parte dei disabili visivi riesce a vedere qualcosa. È importante sapere se un allievo è completamente cieco o quanto ci vede, per aiutarlo in modo adeguato. Se non lo sappiamo, dobbiamo chiederglielo.

Elenchiamo qui di seguito delle guide di base da tenere a mente, ma vogliamo ripetere che solo un corso può fornire una preparazione adeguata.

COME ACCOMPAGNARE UN VELISTA NON VEDENTE

- Chiedi se vuole essere accompagnato.
- Se dice di sì, estendi il braccio permettendo alla persona non vedente di afferrarti subito sopra il gomito.
- Mantieni il gomito piegato e aderente al fianco in modo tale che i vostri avambracci siano allineati. In questo modo dovrete trovarvi fianco a fianco, con il non vedente leggermente arretrato (chi “guida” deve sempre stare mezzo passo avanti per garantire l'incolumità della persona guidata).

- Cammina a passo naturale.
- Quando cambi direzione, il non vedente percepirà il cambio dal braccio e reagirà di conseguenza.
- In caso di pericolo, avvisa il non vedente di qualsiasi variazione del terreno e di pericoli sopra la testa.
- Avvicinandosi alle scale o al marciapiede fermati, per indicare l'ostacolo.
- Fermati un paio di secondi anche alla fine delle scale o del marciapiede e successivamente fai un passo un po' più lungo per indicarne il termine.
- Nel caso in cui il non vedente utilizzi un cane guida potrà tenere contemporaneamente il guinzaglio con la mano sinistra e con la mano destra il tuo braccio, oppure scegliere di afferrare il manico dell'imbracatura e ordinare al cane di seguirti.
- Descrivi le distanze in termini che saranno apprezzati dai non vedenti come ad esempio: “c'è uno spazio vuoto della lunghezza di un braccio tra la barca e il molo”. Distanze maggiori possono essere espresse con il tempo necessario a percorrerle.
- Quando si raggiunge una sedia per il non vedente – posizionare la propria mano sullo schienale della sedia (o sulla seduta o su di un bracciolo) per indicarla e sarà in grado di sedersi da solo.



DUE REGOLE IMPORTANTISSIME!

1

SE UN NON VEDENTE
SI TROVA DA SOLO,
DIRE SEMPRE CHI SI È
MENTRE CI SI
AVVICINA – NON
GIOCARRE A
“INDOVINA CHI”.

2

SE TI ALLONTANI,
AVVISA SEMPRE! PER
UN NON VEDENTE È
UMILIANTE PARLARE
A QUALCUNO
ACCORGENDOSI
SOLO DOPO DI
ESSERE SOLO

””

4.3 ORGANIZZAZIONE DEL CORSO

Il corso di vela su derive ha idealmente una durata di cinque-sei giorni con orario 9:00 – 17:00.

In questo percorso di avvicinamento o affinamento delle proprie conoscenze sulla vela, i partecipanti vengono guidati da istruttori di vela specializzati nell'insegnamento e accompagnamento di persone con diverse disabilità, istruttori di vela e accompagnatori specializzati nelle disabilità visive. Al nostro corso nell'ambito del progetto LETS hanno partecipato 10 persone non vedenti e 10 istruttori di vela, così da riuscire a mantenere un buon rapporto tra il numero degli istruttori e quello degli allievi (1:1).

Tra un corso di vela e l'altro, ma anche all'interno della stessa settimana non è individuabile un unico protocollo di insegnamento e non è possibile prestabilire un programma da seguire per la settimana, a causa del gran numero di variabili all'opera.

Durante il corso ci si affida a diversi ausili per facilitare l'apprendimento, però l'uso è diverso a seconda del grado di disabilità, delle preferenze individuali, del livello (nel caso di allievi già in possesso di conoscenze veliche) e dal meteo (non sempre è possibile uscire in barca).

Piuttosto si fissano degli obiettivi, che si vorrebbero far raggiungere alla singola persona durante la settimana così da poter valutare se c'è stato un reale miglioramento, nessun miglioramento o addirittura una regressione e di conseguenza modificare la progressione in corso d'opera. Quindi si ricorrerà a una diversificazione della progressione didattica, che sarà possibile grazie al rapporto favorevole allievo/istruttore, per ottenere il massimo nonostante il poco tempo a disposizione.



4.4 IMBARCAZIONI

Le imbarcazioni da noi utilizzate durante il corso sono il Laser Bahia e il Laser 4.7. Il Laser Bahia è un'imbarcazione ideale per le scuole vela, presenta un ampio e profondo pozzetto, panchette interne e un boma alto; ambiente rassicurante per le prime uscite. Lo spazio è ideale per uscire in coppia (ad esempio un non vedente e un istruttore).

Il Laser 4.7 rappresenta il passaggio successivo per i ragazzi che hanno acquisito una buona destrezza; il non vedente sarà solo a bordo con un istruttore che lo seguirà in gommone.



4.5 ACQUATICITÀ

Prima di arrivare all'approccio alla barca è bene capire qual è il livello di acquaticità dell'allievo, ovvero capire se si trova a suo agio nell'acqua o no. Avere un minimo di acquaticità è indispensabile per ogni allievo di scuola vela, vedente o non, nei primi giorni è quindi importante dedicare del tempo anche a questo elemento. Anche la capacità d'immersione (almeno del capo per pochi secondi) è un requisito su cui lavorare con l'allievo durante le fasi iniziali attraverso l'esperienza di altre attività quali: il nuoto, la canoa (singola e doppia), il sup ed anche il windsurf. Queste sono tutte attività divertenti che permettono all'allievo di poter prender confidenza con l'ambiente marino.



4.6 ISPEZIONARE E MAPPARE LE IMBARCAZIONI

Il primo passo nel processo di apprendimento avviene attraverso la scoperta della barca. Questo aspetto è molto importante in quanto spesso le persone che partecipano a questo corso non hanno idea di come sia fatta una barca a vela, perché ciechi dalla nascita o per aver perso la vista da molto piccoli. La cosa migliore è cominciare con un modellino di barca che il non vedente può interamente esplorare con le dita su un tavolo.

Successivamente, si può mettere il modellino in una vasca con acqua per far capire che galleggia e spiegare certi termini come barca carenata, rollio, beccheggio e scuffia.



Poi possiamo passare all'imbarcazione vera e propria. Inizialmente l'esplorazione avviene sulla terra ferma con la barca disposta sul carrello e sotto la guida dagli istruttori. L'ispezione guidata è meticolosa, la barca viene mappata in tutte le sue componenti utilizzando tatto e udito. Si comincia dallo scafo, individuando la poppa, il pozzetto e la prua, così da iniziare a comprendere com'è fatto il mezzo che impareranno a condurre. Durante l'ispezione esterna gli allievi trovano anche il timone, parte mobile e removibile dell'imbarcazione, in questo modo potranno analizzarlo in maniera analitica; stesso discorso vale anche per la deriva. Successivamente gli allievi possono salire sulla barca, esplorando per bene la zona del pozzetto che sarà la loro postazione quando prenderanno il mare.

Un aspetto importante è che in questo modo gli allievi iniziano ad ambientarsi e prendere confidenza con il mezzo, affinando le loro capacità motorie, imparando a muoversi in uno spazio angusto pieno di ostacoli. Presa un po' di confidenza li si lascerà mappare in autonomia, ma rimanendo sempre in prossimità così da poter essere di supporto.

È particolarmente importante esplorare bene il boma che è un potenziale pericolo. Il non vedente deve capire dove si trova e a che altezza e il suo possibile moto una volta in mare (quanto si può spostare e come).

Questo è fondamentale perché altrimenti l'allievo può facilmente dimenticarsene e per il non vedente avere un elemento di pericolo "imprevedibile" può essere una fonte di ansia e stress.

Le tempistiche sono molto variabili, dipendono dalla condizione del soggetto e dalle sue esperienze precedenti; però nel caso di allievi alla prima esperienza nei primi giorni la mappatura può venire ripetuta più volte per memorizzare bene la barca. Una volta conosciuta la barca in tutte le sue parti si potrà iniziare a istruire gli allievi su ciò che dovranno fare in barca, come si dovrà tenere la barra del timone, il concetto di poggiare e orzare, cazzare la scotta, e tutte le azioni fondamentali alla navigazione.



La posizione in barca è un argomento delicato in quanto non è intuitivo l'essere seduti sul bordo, perpendicolari alla direzione di avanzamento: il principiante a volte fa difficoltà a capire che la barca non si muove nella direzione in cui guarderebbe naturalmente nella posizione seduta in cui si trova. All'inizio è quindi bene chiedergli più volte di mostrare con il braccio la sua rotta. Questa difficoltà viene poi superata attraverso la pratica, affinando la sensibilità nel sentire il vento e il movimento della barca.

Ispezionare il mezzo sulla terra ferma è riduttivo, quindi il passaggio successivo è rappresentato dall'ispezione dell'imbarcazione in acqua bassa.

Questo passaggio servirà a far capire che una parte dello scafo, del timone e la deriva sono immerse; per fare ciò sarà necessario eseguire la scuffia della barca a novanta gradi, in modo che gli allievi possano ispezionare facilmente sia la deriva e il timone che l'albero.

Durante tutta questa fase gli istruttori rivestono un ruolo centrale perché sono loro gli «occhi» degli allievi e dovranno guidarli durante la mappatura con la voce. È fondamentale quindi prestare molta attenzione nel descrivere l'ambiente e gli oggetti che circondano gli allievi, non si deve dare nulla per scontato perché tanto più precisi si è nel guidarli nell'ispezione, tanto più l'immagine che si creeranno sarà vicina alla realtà e ne trarranno beneficio durante le successive fasi di apprendimento.



**ASPETTO BASILARE
NELL'APPRENDIMENTO DI CHI
VUOLE ANDARE A VELA È IL
MOMENTO DI ARMARE LA
BARCA; È IMPORTANTE
INCLUDERE GLI ALLIEVI IN
QUESTO PROCESSO PER
AUMENTARE MAN MANO IL
LORO LIVELLO DI
AUTONOMIA.**



4.7 BRIEFING A INIZIO E FINE GIORNATA

Per raggiungere un livello ancora migliore di insegnamento è importante il continuo confronto con gli allievi; questo potrà essere possibile solo nel caso in cui si crei un ambiente stimolante in cui ci si senta apprezzati e a proprio agio. Alla fine di ogni giornata, durante le pause o nei momenti in cui si riposano in gommone prima di dare il cambio al compagno possono essere momenti utili per scambiarsi le opinioni. Questi momenti sono i migliori perché entrambi, l'istruttore e l'allievo, sono freschi di ciò che hanno visto e provato, di quello che è andato meglio e di quello che è andato peggio. In questo modo si potrà capire se la percezione del livello raggiunto è la stessa, cosa utile per programmare il passo successivo; se si ha la stessa percezione si può discutere assieme come andare avanti; se il ragazzo si sottovaluta sarà l'occasione per stimolarlo nella giusta misura, perché non si dovrà spingerlo a fare qualcosa per cui non si sentirà sufficientemente pronto: potrebbe essere controproducente.

Stesso discorso vale se il ragazzo prende eccessiva confidenza per un successo appena conseguito, che non significa necessariamente che ha raggiunto il livello adeguato per lo step successivo.

In questo caso sarà compito dell'istruttore farlo ragionare su quello che ha fatto e dargli coscienza che bisogna proseguire per gradi e non fare troppi salti, il tutto senza mortificarlo.

Questo continuo confronto farà in modo che tutti ne traggano profitto, anche l'istruttore infatti potrà imparare cose nuove ascoltando con attenzione i non vedenti raccontare la loro esperienza, le sensazioni provate e i problemi riscontrati.

4.8 TEORIA E AUSILI PRATICI

La fase dedicata all'apprendimento teorico ha delle tempistiche variabili, ma si cerca di non eccedere mai i trenta minuti, così da poter sfruttare a pieno la giornata per la parte pratica. Generalmente il rapporto istruttore-allievo è di 1:1, in questo modo ci si può focalizzare sugli aspetti su cui serve più lavorare a seconda dell'allievo e così facendo si adatta la tecnica di insegnamento alle sue preferenze. Le prime volte si utilizzeranno tutti gli ausili alternandoli per poi, ove possibile, prediligere lo strumento più congeniale al ragazzo.

Per facilitare la teoria e la pratica in mare vengono utilizzati appositi strumenti che andiamo a presentare.

PIANO GOMMATO O TATTILE

Si tratta del primo ausilio utilizzato. È sostanzialmente un blocco da disegno composto di fogli di plastica trasparenti; tracciando un segno con una leggera pressione, usando una penna biro o una matita, si produce un rilievo che risulta immediatamente percepibile senza dover girare il foglio.

Con questa tecnica si producono rilievi significativi per il tatto, ma di un unico spessore che risulta piuttosto basso. Questo ausilio non permette di ottenere dei segni molto precisi, il rilievo infatti è leggermente “ondulato” e “arricciato”. La tipologia e il repertorio di tracce utilizzabili è limitato, questo può portare una difficoltà nel differenziare diversi tratti complicando la comprensione e quindi rallentando l'apprendimento.

MODELLINO 2D

Si tratta di strumenti costruiti artigianalmente e concettualmente molto semplici, in questo modo si semplifica la comprensione da parte dell'allievo e non lo si distrae dalle informazioni realmente utili.

Questa tipologia di modellini vengono utilizzati principalmente per spiegare le andature e come si modifica la posizione di boma e vela durante la navigazione.



MODELLINI 3D

Sono dei modellini di barca in cui ritroviamo tutte le strutture presenti su una barca reale. Consigliamo di utilizzarli prima appoggiati su un tavolo per un'ispezione approfondita, dopodiché in una vasca con acqua per far capire che parte della barca rimane sott'acqua.



BOA SONORA

Ausilio utilizzato in fase più avanzata del processo di apprendimento; come suggerisce il nome è una boa dotata di un altoparlante che emette un suono ripetitivo.

Può essere usata durante la navigazione per seguire una rotta, ma presenta dei limiti in caso di forte vento che rende più difficile la localizzazione della fonte sonora, come anche nel caso di altri rumori ambientali.

Specialmente nei soggetti con patologie correlate della sfera cognitiva, la boa sonora può distrarre l'allievo dal compito principale, la conduzione della barca.



BUSSOLA TATTILE

Funziona come la normale bussola. Sul quadrante sono rappresentati in rilievo i punti cardinali, il nord è evidenziato con una freccia in rilievo. Questo strumento presenta tuttavia dei limiti nell'utilizzo in barca: bisogna interrompere quello che si sta facendo per controllare se la direzione è corretta e in una condizione concitata si rischia di spostare il punto di riferimento fissato in precedenza e in questo modo si perde la direzione corretta.

BUSSOLA "VOCALE"

È una evoluzione della bussola tattile; sfruttando la tecnologia si può trasformare il proprio smartphone in una bussola "vocale". Scaricando delle applicazioni specifiche e intervenendo sulle interfacce si può creare da sé uno strumento utilissimo. Il funzionamento è molto semplice: si imposta una rotta in gradi e l'applicazione a un intervallo stabilito ti aggiorna sulla direzione che si sta tenendo, in questo modo si può intervenire per correggerla, decidendo se poggiare od orzare.



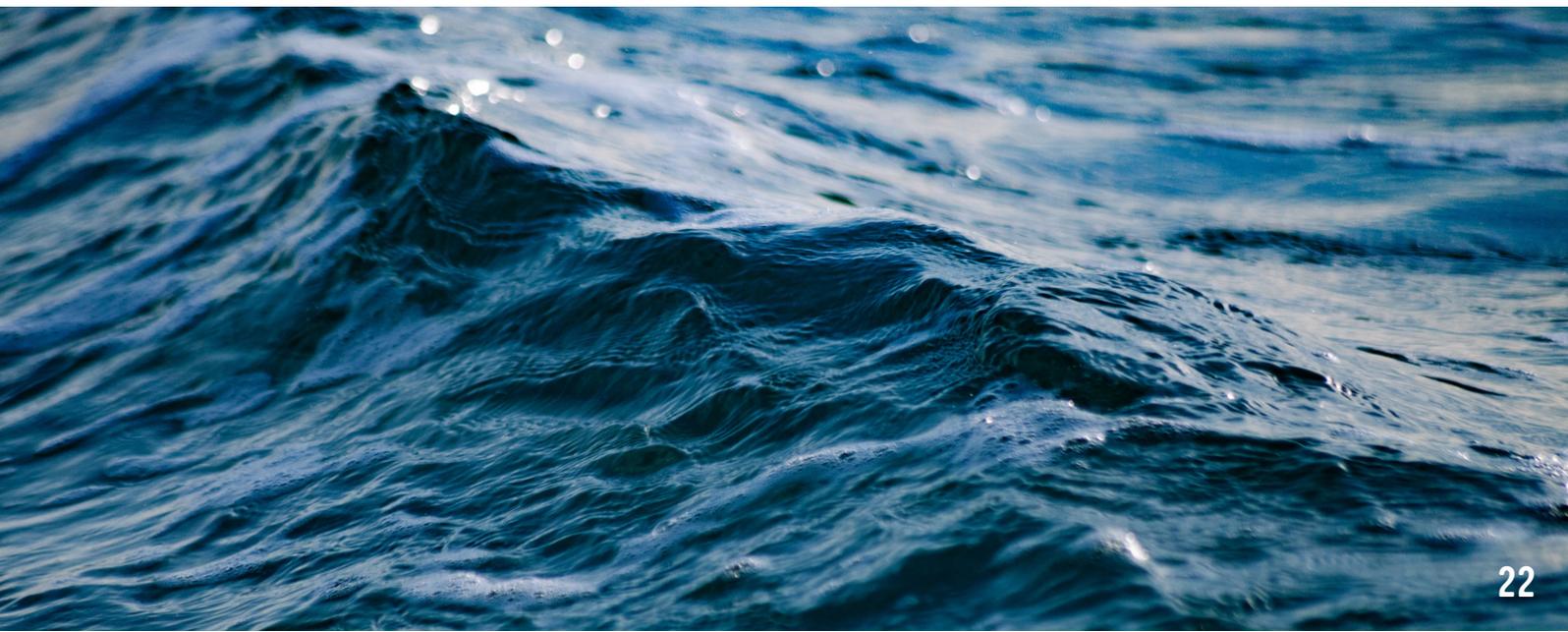
4.9 PRATICA IN MARE

Concluse le ispezioni e apprese poche, ma importanti e fondamentali tecniche di base, gli allievi prendono il mare assieme agli istruttori. È la parte che richiede più tempo in quanto li si deve preparare alla perfezione a tutte le fasi, dall'armare la barca al varo, all'entrare in barca e sedersi correttamente nel pozzetto.

Il percorso incomincia con una deriva doppia, per esempio il Laser Bahia. L'equipaggio su questa imbarcazione è composto dall'allievo e da un istruttore. Durante le prime uscite l'allievo sarà messo subito al timone, mentre l'istruttore regolerà entrambe le vele. In veste di timoniere si possono riscontrare le maggiori difficoltà in quanto bisogna prendere dimestichezza con il mezzo, capire come reagisce ai comandi, quantificare la forza e l'ampiezza dei movimenti per avere pieno controllo della barca;

la gestione delle scotte della randa viene aggiunta in un secondo momento per la difficoltà che si può riscontrare nel cazzare e tenere la prolunga della barra del timone senza portare la barca fuori rotta; inizialmente è compito dell'istruttore. Con le prime uscite si inizia subito ad abituare gli allievi a sentire il mare, il vento e come la barca si comporta nelle varie andature, imparando a distinguere tra vento apparente, reale e di avanzamento.

Il mare con il moto ondoso fornisce informazioni utili sull'avanzamento e sull'andatura che si sta tenendo, a seconda del punto in cui colpisce lo scafo; il conseguente movimento che imprime all'imbarcazione ci darà ulteriori informazioni sulla nostra andatura. Queste informazioni possono essere utilizzate per capire se l'andatura è quella giusta e se stiamo quindi andando nella direzione corretta.



4.9.1 TRAINO DIETRO AL GOMMONE

In nostro consiglio è di cominciare con esercizi di traino dietro al gommone per imparare a tenere il timone, per sviluppare la sensibilità e capire che per aggiustare la rotta i movimenti possono, anzi devono essere piccoli, altrimenti la barca procede a zig-zag. L'obiettivo è di seguire il gommone concentrandosi sul rumore del motore fuoribordo muovendo la barra del timone il meno possibile. Durante questo esercizio è importante non avere altri gommoni nelle vicinanze che potrebbero creare confusione sul rumore da seguire.

4.9.2 PRIME ANDATURE

Il primo esercizio a vela prevede l'andatura al traverso. Il prodiere (istruttore) regola le vele per l'andatura al traverso e aiuta il timoniere ad arrivare alla rotta giusta. Poi lo sprona a concentrarsi sulla direzione del vento apparente, del sole, delle onde ecc, tutte informazioni aggiuntive che lo possono aiutare a mantenere la rotta. Bisogna sottolineare l'importanza di conoscere la direzione del vento e domandare spesso da dove provenga.

NOTA RIGUARDO L'ORIENTAMENTO SPAZIALE

È importante capire che i disabili visivi non avendo tutti le stesse esperienze percepiscono le direzioni spaziali e le geometrie in cui si muovono in maniere totalmente diverse. Generalmente per i disabili visivi è molto più semplice comprendere e seguire percorsi spaziali che seguano una buona regolarità geometrica (angoli di 90 gradi, linee rette ecc...), questo perché permettono una maggior semplicità nel creare mappe mentali strutturate. Ad esempio nella mobilità autonoma per le strade il non vedente fa largo uso di svariati punti di riferimento fissi e il più possibile immutabili (pali della luce, negozi, rampe o interruzioni dei marciapiedi).

Questo è importante perché il principiante in barca troverà spesso difficile mantenere una direzione lineare, se al timone, e cercherà "disperatamente" di orientarsi nello spazio virtualmente infinito del mare, chiedendo dove si sta andando, e come è fatta la costa...

All'inizio è importante cercare di dare poche e sintetiche informazioni sull'ambiente marino circostante per non subissare di nozioni l'allievo; questa parte di orientamento potrà venir affrontata solo successivamente.

Aiutare il non vedente a ignorare questa mancanza di punti di riferimento convenzionali potrà essere molto difficile, ricordiamoci che lui dipende da loro per la "sopravvivenza" quotidiana. Per esempio, l'allievo principiante cercherà di trovare la condizione in cui la barra del timone è al centro e in aggiunta penserà, più degli altri, che questa condizione di "centramento" sarà immutabile (se la barra è sempre al centro, andrò sempre dritto per la mia rotta - il che per la barca a vela non è sempre vero).

4.9.3 ASCOLTARE LE VELE, SENTIRE IL FIOCCO CHE PUNGE

Il fiocco che punge è l'informazione primaria che l'allievo deve utilizzare per mantenere l'andatura corretta. I normodotati si aiutano con i filetti, i non vedenti invece devono sentire la vela che punge – la cosiddetta “bolla”. Appena la sentono, sanno che devono poggiare un po'.

È interessante notare che i disabili visivi percepiscono la vela che punge prima degli allievi normodotati che “cercano la bolla” visivamente. Il non vedente infatti percepisce il rallentamento ed il raddrizzamento della barca un attimo prima che si veda la bolla. In pratica è come se vedessero i filetti sulla vela.

4.9.4 CAPIRE IL VENTO APPARENTE

Un altro riferimento che gli allievi utilizzano per capire che stanno orzando o poggiando troppo è il cambio dell'angolo di provenienza e dell'intensità del vento apparente. Durante la navigazione al traverso, chiediamo all'allievo di orzare/poggiare e di osservare come cambia il vento apparente.

È importante spiegare bene le tre forze in gioco: il vento apparente, lo sbandamento della barca (percepita dalla verticale del corpo) e la velocità della barca (percepita dall'udito tramite i suoni emessi dalle onde che sbattono sulla prua/fiancata).

Per far ragionare l'allievo correttamente bisogna fargli capire come le forze interagiscono tra loro:

- quando la barca tende ad orzare il vento apparente aumenta e si sposta verso prua, la barca si raddrizza e la velocità diminuisce;
- quando la barca tende a poggiare il vento apparente diminuisce e si sposta dietro la loro schiena e successivamente verso la poppa della barca, la barca si raddrizza, mentre la velocità cambia di poco.

Questo passo richiede molto tempo ma è importante, è bene quindi investire del tempo affinché l'allievo si abitui a notare sempre cosa sta succedendo col vento apparente e con la velocità e lo sbandamento della barca.



4.9.5 REGOLAZIONE DELLE VELE

Il seguente esercizio mette in evidenza l'importanza della regolazione delle vele per la performance della barca, la velocità e l'angolo di sbandamento.

Navigando di traverso, il prodiere lasca le vele, per notare come la barca rallenta e riduce lo sbandamento. Successivamente si regola nuovamente le vele nella posizione corretta e si fa notare l'effetto opposto. Importante far notare che anche con la vela troppo cazzata la velocità diminuisce.

4.9.6 PERCEZIONE DELL'INCLINAZIONE DELLA BARCA RISPETTO ALL'INTENSITÀ DEL VENTO E DEL PUNTO LIMITE DELLA BARCA PRIMA DELLA SCUFFIA

L'inclinazione della barca è un'informazione molto importante per il non vedente. Per questo motivo è importante che la barca all'inizio sia sempre leggermente inclinata sottovento indifferentemente dall'intensità del vento (se il vento è leggero, può inclinarla l'istruttore col suo peso).

La barca che si raddrizza con il vento apparente aumentato gli farà capire che sta orzando troppo, se la barca si raddrizza ma il vento apparente diminuisce significa invece che sta poggiando troppo. Un esercizio fondamentale è lo sbandamento massimo, cioè l'istruttore che porta la barca alla massima inclinazione per far sentire all'allievo quanto si può inclinare la barca prima che si scuffi.

Alcuni allievi hanno difficoltà a percepire l'inclinazione della barca, soprattutto con poco vento; può essere utile consigliare all'allievo di utilizzare i piedi come punti di contatto per sentire meglio l'inclinazione della barca: l'allievo, seduto su una mura, posizionerà un piede a ridosso delle mura dove è seduto e l'altro verso l'altra mura, il più lontano possibile. Così facendo potrà percepire la differenza di peso su ogni gamba e farà meno difficoltà a concentrarsi sull'inclinazione, demandando questa informazione ad un suo livello più intuitivo.



4.9.7 VIRATA E SPOSTAMENTO DELL'EQUIPAGGIO ALL'INTERNO DELLA BARCA

La virata dovrà essere già stata provata sul simulatore a terra. L'istruttore ripete all'allievo i passi da fare e le prime volte lo aiuta suggerendo il momento giusto per passare sulle altre mura, per poi aiutare sempre meno. Per le prime volte la virata va fatta con la mano sopra la testa il che permette all'allievo di capire a che altezza passa il boma per poter così prendere i riferimenti necessari riguardo a quanto e quando abbassare la testa.

4.9.8 ANDATURA DI BOLINA

L'andatura di bolina non rappresenta un grande problema per chi ha già imparato a navigare di traverso, però bisogna comunque dare il tempo all'allievo per osservare le differenze tra questa andatura e quella al traverso (inclinazione della barca, angolo d'incidenza delle onde...).

4.9.9 ANDATURA AL LASCO, GRAN LASCO E STRAMBATA

L'andatura di poppa è un'andatura da evitare con la barca deriva, l'istruttore comunque porterà l'allievo a percepire il momento in cui la barca è in poppa. Per queste andature l'allievo dovrà affinare le percezioni anche minime della barca, oltre alle sensazioni dell'onda e del rumore delle vele o il silenzio.

L'istruttore, come per l'esperienza del punto limite prima della scuffia, dovrà far percepire all'allievo il punto di gran lasco vicino alla poppa piena in cui la barca sembra che si fermi ed il fiocco, nella barca multi equipaggio, incomincia a "scontrare" provocando rumore.

Per aiutare la regolazione ottimale delle vele di traverso e di lasco è bene che le scotte abbiano delle "tacche" tattili.

Per la navigazione di poppa e la successiva abbattuta (strambata) è necessario insegnare a percepire la tensione della scotta, soltanto tramite essa l'allievo può capire in anticipo se la vela è al limite di abbattere. La sensazione che l'allievo percepisce è una diminuzione della tensione sulla scotta il che rappresenta sempre il segnale di pericolo. Se con un'eventuale correzione di direzione la scotta non riacquisisce la tensione significa che siamo prossimi alla abbattuta – sia essa volontaria o involontaria.

In caso di strambata involontaria, si dirà solamente "giù la testa", non avendo tempo per altri commenti. Questo ordine viene dato in tutti i casi in cui il boma possa rientrare a bordo improvvisamente, come quando si passa sottovento a un ostacolo.

I non vedenti devono conoscere questo comando d'emergenza e reagire subito abbassando la testa.

L'andatura di poppa presenta le difficoltà maggiori, in particolare in caso di "calma piatta". Per evitare strambate involontarie, gli istruttori possono tralasciare questo passo e riprenderlo dopo che il timoniere padroneggi tutte le altre andature.

4.9.10 RUOLO DI PRODIERE

Per gli allievi principianti consigliamo di mantenere il ruolo di timoniere, dopodiché il non vedente si può anche cimentare nel ruolo di prodiere. Per questo compito è importante aver eseguito a dovere l'ispezione dell'imbarcazione perché bisognerà muoversi rapidamente senza attorcigliare le cime e conoscere bene i vari componenti e la loro posizione come per esempio gli strozzascotte.

Dovendo effettuare uno spostamento in uno spazio angusto, pieno di ostacoli e con il boma che passerà sopra le loro teste, gli allievi dovranno trovarsi in una condizione di tranquillità e conoscere adeguatamente bene l'ambiente in cui operano. Perciò si ripresenta l'importanza di aver curato bene il momento della mappatura.

Progressivamente i comandi passeranno sempre più in mano agli allievi e l'istruttore interverrà come supporto.

4.9.11 NAVIGARE SU UNA DERIVA SINGOLA

Per proseguire il percorso verso l'autonomia, presa dimestichezza con le manovre base, si passa a effettuare le uscite con il Laser 4.7 (o altra deriva singola).

Il Laser 4.7 è una imbarcazione più leggera e di dimensioni ridotte rispetto al Bahia; è molto più sensibile alle azioni del timoniere e al moto ondosso, e richiede più attenzione.

D'altra parte, il Laser 4.7 è una barca con solo la randa il che ne facilita la gestione.

In un primo momento, l'istruttore può sedersi a prua per dare un senso di sicurezza al non vedente, ma spesso questo non è necessario. Se l'allievo viene reputato in grado di gestire la barca in totale autonomia, l'istruttore si sposterà sul gommone d'appoggio per fornire le indicazioni e in caso di necessità essere pronto ad intervenire.

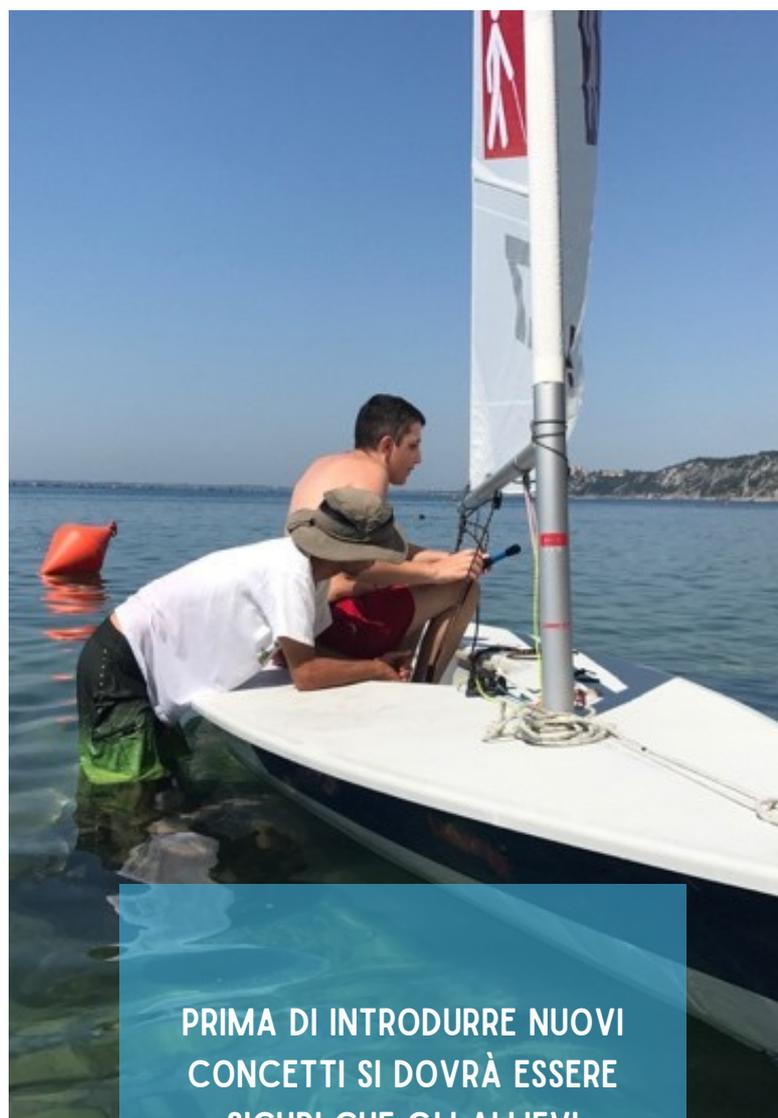


4.9.11 RAGGIUNGERE L'AUTONOMIA

Come per le uscite accompagnate, l'allievo dovrà navigare di traverso ed eseguire la virata senza fermare la barca contro vento; dovendo autogestirsi spesso l'allievo può trovarsi in difficoltà su cose che in realtà ha ben appreso. Per renderlo conscio delle proprie capacità si possono eseguire delle sedute di simulazione in acqua bassa, con l'istruttore in acqua vicino alla barca per effettuare piccole correzioni durante le manovre o spiegare concetti avanzati.

Prima di introdurre nuovi concetti si dovrà essere sicuri che gli allievi abbiano bene appreso tutto quello che si è già trattato; nel caso vengano valutati positivamente si può introdurre la boa sonora. L'utilizzo di questo ausilio rappresenta una grande conquista per gli allievi, perché li mette in una condizione di poter seguire una direzione grazie a un punto di riferimento; ovviamente sono presenti dei lati negativi, intrinseci dello strumento: udibile solo ad una certa distanza, influenzata dal vento e dunque dall'andatura che si sta tenendo; esiste poi il fattore della distrazione. Il rischio è che gli allievi rivolgano tutta l'attenzione alla boa perdendo il pieno controllo della barca e commettendo errori banali.

L'inserimento di questo ausilio deve essere graduale e una volta utilizzato non significa che ad ogni uscita lo si dovrà mettere in mare, ma si alterneranno le proposte delle sessioni pratiche così da non proporre agli allievi sempre la stessa routine.



**PRIMA DI INTRODURRE NUOVI
CONCETTI SI DOVRÀ ESSERE
SICURI CHE GLI ALLIEVI
ABBIANO BENE APPRESO
TUTTO QUELLO CHE SI È GIÀ
TRATTATO**



4.10 SCUOLA VELA SU BARCHE A CHIGLIA

Nell'ambito del progetto abbiamo deciso di partecipare alla regata più numerosa al mondo, la Barcolana, con un equipaggio composto da sette allievi non vedenti e cinque istruttori.

Per poter fare ciò si è dovuto ricominciare dalle basi in quanto per poter partecipare si deve utilizzare un cabinato e non imbarcazioni a deriva mobile. Gli allievi si sono avvicinati a un nuovo tipo di imbarcazione che hanno dovuto imparare a conoscere, sia per la struttura che per il comportamento durante la navigazione.

Anche in questo caso è fondamentale l'ispezione approfondita dell'imbarcazione e di tutte le sue parti, specialmente dei winch. La barca che abbiamo utilizzato aveva un timone a ruota,

abbiamo quindi dovuto spiegare la differenza con il timone a barra.

La ruota del timone è meno sensibile della barra, per i non vedenti è quindi più difficile da gestire. Il corso su cabinati è un capitolo a parte che non rientra negli argomenti di questo manuale, vorremmo solamente sottolineare che, in base alle nostre esperienze, è importante che ogni singolo componente abbia sufficienti capacità nel governare una barca deriva da solo in autonomia prima di formare un equipaggio su un cabinato. La barca a chiglia è, per un non vedente, molto più difficile da "sentire" - gli allievi che già sanno navigare su una deriva riusciranno a trasferire le proprie conoscenze in un ambito nuovo, i principianti invece avranno più difficoltà.





BUON VENTO
A TUTTI!

5 CONCLUSIONI



Dopo questo progetto siamo ancora più convinti che integrare i non vedenti nel mondo della vela sia possibile e che rappresenti un arricchimento sia per i non vedenti che per il mondo della vela.

Questa nostra pubblicazione vuole essere un invito agli istruttori di vela di tutto il mondo ad accettare la sfida di accogliere non vedenti nella loro scuola vela. Gli istruttori che hanno partecipato a questo progetto hanno confermato di avere imparato tanto. È stato un imparare reciproco. Anzi, molti di loro hanno detto: “Credo di avere imparato più io dai non vedenti che loro da me.” Anche gli istruttori più esperti hanno portato a casa un bagaglio di nuove idee e visto cose che non pensavano possibili.

Pensate sia possibile che un non vedente che non ha mai visto una tavola a vela possa salirci per la prima volta e fare 15 minuti di bordi e virate senza cadere in acqua? O che possa pagaiare il SUP evitando gli scogli grazie all’ecolocazione come fanno i pipistrelli? O che un non vedente al timone di un’imbarcazione alla regata più grande del mondo riesca a fare una bolina così perfetta da sorpassare oltre 500 barche con timonieri che ci vedono benissimo?

Provare per credere. Ovviamente in questo campo c’è ancora tanto da fare, ma dei primi passi sono stati fatti, da noi e da altri in giro per il mondo. Noi continueremo a lavorare in questa direzione e speriamo che questo progetto e queste linee guida spronino anche altri circoli a farlo.



7 BIBLIOGRAFIA & SITOGRAFIA

www.letsfeelthewind.eu

www.asdfairplay.it

A.N.I.O.M.A.P, Passo dopo
Passo — Verso
l'autonomia e la mobilità
dei minorati della vista,
Milano, 1996.

Millo Nicolò: Barca a vela
e disabilità visive: uno
studio esplorativo e
osservativo. Tesi di laurea,
Università di Udine, 2017.



**Co-funded by
the European Union**

"This project has been co-funded with support from the European Commission. This publication reflects the views only of the author, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein."

