



FEDERAZIONE ITALIANA VELA

AYC

ACHAB YACHT CLUB

IL CATTIVO TEMPO

Redatto da Sergio Papagni

IL CATTIVO TEMPO

Il cattivo tempo ha sempre affascinato gli uomini di mare e di terra, senza dubbio per il timore che ognuno di noi prova all'evocazione degli elementi scatenati, dei pericoli affrontati dalle imbarcazioni in preda ai loro capricci, dalle lotte per la sopravvivenza sostenute dai loro equipaggi. Che abbiano come scenario capo Horn, le Bocche di Bonifacio o i dintorni del Fastnet i racconti dei drammi vissuti durante una burrasca non lasciano nessuno indifferente.

La lotta dell'uomo contro le ire della natura da sempre scuote la nostra sensibilità. Perché non si scherza con il mare. Perché in questi momenti di accanimento per la vita, l'uomo si misura in primo luogo con se stesso di fronte all'ostilità degli elementi che lo circonda: l'affronta a mani nude, senza troppi artifici, senza sotterfugi, senza compromessi.

Mi piace il cattivo tempo in mare, le pulsazioni accelerate imposte al mio metabolismo, l'atmosfera carica di tensione, l'unione e la concentrazione dell'equipaggio, l'acuirsi della sua sensibilità, la sua disponibilità ad intervenire con urgenza, la sua sete di agire e di capire.

Mi piace il cattivo tempo in mare perché non tollera approssimazione e mediocrità, obbligandoci a dare il meglio di noi stessi.

Se non mi è mai accaduto nulla di realmente grave probabilmente è perché la fortuna è sempre stata dalla mia parte, forse ho fatto anche qualcosa per accattivarmi le sue simpatie, per esempio allenandomi, uscendo spesso in mare con vento forte.

Portare la fortuna dalla propria parte significa anche attrezzare la barca in modo tale da permetterle di subire il cattivo tempo correndo il minor rischio possibile di avarie. Vuol dire verificare spesso le attrezzature, fare frequenti lavori di manutenzione e migliorie continue. Consiste infine nell'essere curiosi di imparare, nel prestare attenzione alle opinioni altrui, nell'essere modesti nelle proprie affermazioni, e, nel momento opportuno, nell'agire con la massima fermezza. E' il dosaggio di carattere, di apprendimento teorico e di esperienza pratica a formare la personalità di ogni skipper.

Prima regola da ricordare è che non esistono ricette miracolose quando il vento, e soprattutto il mare, superano una certa intensità. Se è possibile, infatti, stabilire delle norme convenzionali per una virata, per regolare lo spi o per l'ormeggio, non si può fare altrettanto per ciò che riguarda i metodi da applicare per affrontare il cattivo tempo.

L'unica regola valida è ricordarsi che non esistono regole universali, per il semplice fatto che le condizioni affrontate da una barca in un mare infuriato non si ripetono mai due volte in modo identico. Infinite variabili rendono unica ogni situazione e impongono la scelta di soluzioni particolari, difficilmente applicabili in altri casi. La condotta da tenere di fronte al mare si improvvisa sempre in funzione della situazione del momento, ma si basa, sia chiaro, su alcune nozioni fondamentali che riguardano le barche, la loro attrezzatura e gli elementi naturali che affrontano.

Innanzitutto è bene mettersi d'accordo sul significato delle parole. C'è cattivo tempo e cattivo tempo. Cosa si nasconde dietro questa espressione così spesso usata e generosamente commentata all'ormeggio, comodamente seduti sui morbidi divani del quadrato.

Mi pare ragionevole considerare "forza 7", a partire da 28 nodi di vento, corrispondente a "vento forte" nella scala Beaufort, come l'inizio del "cattivo tempo". Naturalmente ci saranno momenti di meno intensità e raffiche più violente; saranno proprio queste a determinare la tela da portare, ma più che il vento sarà lo stato del mare a mettere in difficoltà barche ed equipaggi.

A titolo di promemoria vediamo quali sono i diversi fattori che influiscono sulla diversificazione delle caratteristiche dello stato del mare con vento forte:

- la zona di navigazione;
- la morfologia dello specchio d'acqua;
- la direzione del vento dominante;

- la lunghezza del fetch;
- la potenza dell'onda lunga;
- la distanza che separa le due creste;
- il rilievo del fondale;
- le condizioni della marea;
- l'influenza delle correnti

Dalla combinazione di questi parametri dipenderanno l'aspetto del mare, la violenza delle onde, il frangersi delle creste con tutto l'insieme che ne deriva.

Cattivo tempo: dove?

E' certo che, a parte circostanze particolari, 30/40 nodi di vento saranno più facilmente sopportabili in Mediterraneo che al largo delle coste atlantiche. Un colpo di *Mistral* raggiunge spesso forza 7/8, ma la sua presenza non impedisce ad alcune imbarcazioni di intraprendere o proseguire la navigazione per la Corsica o nel Golfo del Leone.

La situazione è completamente differente nelle acque della Manica e lungo le coste del Nord Atlantico, dove la presenza di bassi fondali, dell'onda lunga, delle maree e delle correnti ad esse dovute, può rendere il mare difficile già con forza 5/6.

Cattivo tempo: quando?

Oltre alla posizione della barca, anche il momento in cui arriva il maltempo influenza le reazioni dell'equipaggio e lo svolgimento delle manovre.

Ora: il momento della giornata entra in gioco; non c'è nulla di più spiacevole dell'arrivo del maltempo durante le ore notturne. Esso è, in genere accompagnato da un ritardo nelle decisioni, poiché ai primi segni della perturbazione manca una parte dell'equipaggio, skipper compreso.

Preparare la barca (che dovrebbe essere sempre pronta per una tale eventualità), fare un punto nave preciso, vestirsi e ridurre la velatura richiedono più tempo e più fatica quando è notte fonda.

Per non parlare del fattore psicologico: l'angoscia che alcuni provano all'idea di essere circondati da un invisibile mare ostile può portare persino al mal di mare.

Stagione: se navighiamo tutto l'anno è facile intuire che maneggiare i moschettoni del fiocco o tracciare un rilevamento con le dita semi congelate non aiuta certo rendere più facile la lotta contro un mare grosso. Quando fa freddo anche la mente è in parte paralizzata, dopo aver passato parecchio tempo in pozzetto: i riflessi diminuiscono, l'elaborazione di una qualsiasi decisione tattica è rallentata.

Cattivo tempo: per chi?

Tutti abbiamo doppiato il nostro capo Horn personale. La paura e le difficoltà provate non si possono misurare: sono proporzionali alla nostra esperienza, o meglio, alla nostra inesperienza. La prima burrasca è come il primo amore: non si scorda mai. L'abitudine attenua l'inquietudine che si impadronisce di noi quando siamo di fronte ai pericoli del mare. Siatene certi, al cattivo tempo ci si abitua, dopo aver accumulato l'esperienza di diverse burrasche e quando si conosce bene la propria barca. Il che non significa diventare insensibili all'angoscia che ogni rapido abbassamento del barometro provoca inmancabilmente. L'angoscia esiste per tutti, ma si manifesta più o meno insistentemente secondo la personalità e la qualifica di ognuno. Un altro aspetto del problema sta nella reazione dell'equipaggio. E' importante che acquisti fiducia: bisogna evitare di mostrarsi esitanti, di imporre manovre discutibili o esprimere pareri contraddittori. E' un modo di fare che non si improvvisa e che può essere acquisito con molta teoria ma soprattutto con molta pratica.

Cattivo tempo: su quale barca?

Tutti sanno che la condotta da tenere in caso di cattivo tempo varia a seconda del tipo e delle dimensioni della barca. Molto più accurata dovrà essere invece l'analisi delle reazioni proprie dei monoscafi da crociera aventi le stesse dimensioni, ma con alcune caratteristiche differenti, quali la posizione del centro di gravità e di deriva, la superficie dell'opera viva, la disposizione dell'alberatura e l'influenza del suo peso sul comportamento dello scafo, il pescaggio, il rapporto tra zavorra e dislocamento, le forme della carena, il volume delle estremità, la ripartizione dei pesi interni.

Cattivo tempo: per quanto?

Un altro fattore che incide fortemente sulla scelta della tattica da adottare e sull'organizzazione della vita di bordo è la durata della prova. Nonostante sia proprio all'iniziare del maltempo che l'equipaggio ne risente maggiormente (dopo qualche ora l'organismo si adatta, bene o male, familiarizzando con le reazioni della barca), lo sforzo e la scomodità imposti dalla situazione danno luogo ad una tensione nervosa e muscolare sempre più forte man mano che il tempo passa. Oltre la 24 ore diventa difficile per lo skipper restare sveglio in pozzetto. Occorre scendere e riuscire a dormire nonostante l'inquietudine, la scarsa areazione all'interno, la cerata fradicia che avvolge di umidità opprimente. E prima di fare ciò occorre fare un punto nave, stabilire i turni di guardia, dare istruzioni al timoniere, riempire il libro di bordo, controllare che non ci sia acqua in sentina, che le aperture siano ben chiuse, che la costa sia lontana, che le luci di via funzionino, che la velatura sia quella giusta e la prua sia in armonia con il mare..... e cercare di prendere sonno, per essere pronto in caso di peggioramento. Alla resistenza fisica si aggiunge la protezione dell'attrezzatura, il controllo dei punti di usura delle vele e del materiale. Bisogna controllare ogni grillo, ogni arridatoio ogni pezzo che si muove, lubrificare e rinforzare là dove c'è uno sforzo da sostenere. La lista è lunga come una notte senza sonno. Verificate, controllate, ispezionate ancora; per quanti interventi possiate fare, state certi di una cosa: ne dimenticherete sempre qualcuno.

Questo è il cattivo tempo. Un rosario di obblighi che si sgrana disordinatamente con accelerazioni, precipitazioni, sudate, esitazioni, minuti di soddisfazione, cuore in gola e stomaco in subbuglio, fatica fisica. Poi i movimenti si calmano, il mare si appiana, la barca si raddrizza, la cima viene passata sulla bitta. Il selciato del molo, la terraferma. "Non rimetterò piede su una barca neanche se mi pagano!". E dire che l'ultima volta abbiamo detto la stessa cosa.....

Piccolo glossario del cattivo tempo:

- *Beaufort*, nome dell'ammiraglio inglese che elaborò l'omonima scala della forza del vento, che stabilisce da 0 a 12 i gradi progressivi corrispondenti alla velocità del vento espressa in nodi
- *Brezza*, spostamento dell'aria di moderata intensità causato dagli scambi termici diurni e notturni provocati dalla differenza di irraggiamento solare del litorale e del mare lungo le coste
- *Burrasca*, denominazione convenzionale del vento corrispondente a forza 8 Beaufort, con velocità del vento da 34 a 40 nodi. **Burrasca forte** corrisponde a forza 9
- *Calma*, in questo contesto il termine viene usato come breve periodo caratterizzato dall'affievolirsi del vento e del mare
- *Frangersi*, azione di un'onda che rompe su se stessa, sia a causa di un forte vento che per la presenza di bassi fondali
- *Groppo*, vento improvviso e violento, di breve durata, provocato ai margini di un fronte o di una nube isolata, da luogo a un sistema di raffiche intense, spesso accompagnate da pioggia

- **Groppo secco**, groppo molto violento che si verifica con cielo sereno in alcune regioni tropicali, unico segnale del suo arrivo è una linea di creste bianche sull'acqua
- **Raffica**, improvviso aumento della forza del vento, di durata molto breve
- **Refolo**, rinforzarsi momentaneo di una brezza leggera, il suo arrivo è annunciato da lievi increspature sull'acqua
- **Rinfrescare**, riferito al vento è un aumento dell'intensità
- **Rompersi**, si dice delle onde che frangono urtando un ostacolo
- **Salto di vento**, cambiamento improvviso della direzione del vento ma non della sua intensità
- **Tempesta**, fenomeno meteorologico caratterizzato da vento fortissimo, accompagnato da precipitazioni e da violente raffiche. La scala Beaufort colloca le denominazioni "tempesta" forza 10, e "tempesta violenta" forza 11, tra la burrasca forte e l'uragano
- **Turbine**, vento violento di breve durata che gira vorticosamente
- **Uragano**, ciclone che si abbatte violentemente sulle regioni tropicali, chiamato anche **Tifone**, designa il valore più alto della scala Beaufort, cioè la forza 12, venti con velocità superiore ai 64 nodi. Uragano, ciclone e tifone sono termini che identificano lo stesso fenomeno
- **Vento**, spostamento di una massa d'aria provocato da una differenza di pressione tra due zone. I venti di superficie possono essere occasionali, **perturbazioni locali**, periodici, **monsoni** o permanenti, **alisei**. Il leggero vento causato dagli scambi termici tra la terra e il mare nelle zone costiere è chiamato **brezza**. Quando è violento e arriva a seguito di una nuvola a sviluppo verticale è chiamato **groppo**
- **Vento fresco**, corrisponde a forza 6 della scala Beaufort, da 22 a 27 nodi
- **Vento forte**, corrisponde a forza 7 della scala Beaufort, da 28 a 32 nodi.

L'EQUIPAGGIAMENTO

Le barche, soprattutto quelle costruite in serie, si somigliano un po' tutte. E' nel momento in cui vengono fatte le varie sistemazioni a bordo che si afferma la personalità di ognuna, non solo a livello di "guardaroba" da bel tempo, dell'attrezzatura, dell'arredo del quadrato o della quantità di strumenti che ornano il tavolo da carteggio. Il vero segno di riconoscimento del proprietario si nota dalle opzioni fatte per migliorare la sicurezza e la comodità in caso di cattivo tempo. E qui che l'esperienza e il senso marino dello skipper sono determinanti: nelle migliori all'attrezzatura sul ponte, in pozzetto e all'interno, che rivelano la sua competenza. La ragione impone un minimo di dispositivi a bordo delle barche suscettibili di trovarsi coinvolte in una depressione in mare aperto, ovvero quasi tutte le barche omologate alla navigazione senza limiti dalla costa.

Sicurezza dell'equipaggio in coperta

Anche se tutto ciò che contribuisce ad aumentare la sicurezza a bordo è importante, le misure da prendere per la salvaguardia delle persone sono prioritarie. Il loro scopo è duplice: evitare la caduta di un uomo in mare e, in caso ciò avvenga, avere il più gran numero possibile di probabilità di recupero. *

- **Cintura di sicurezza**, è personale, ognuno dovrebbe avere la propria. Dal momento che ciò accade di raro, è importante che lo skipper le distribuisca al momento dell'imbarco. Dopodiché ognuno si occupa di regolarla secondo la sua taglia e di riporla fra i propri oggetti personali. Le mie preferenze vanno alle cerate con cintura incorporata, la cui comodità è notevole.
- **Giubbotti salvagente**, due soluzioni: consegnare un giubbotto ad ogni membro dell'equipaggio all'inizio della navigazione, o riporli tutti insieme in un gavone facilmente accessibile e fare in modo che tutti sappiano dove sono.
- **Salvagente a ferro di cavallo**, la sistemazione di quest'oggetto richiede qualche attenzione. Deve essere sufficientemente trattenuto per non cadere dal supporto durante una manovra in porto o in navigazione con mare formato, ed è necessario poterlo estrarre facilmente in caso di uomo in mare. Si può legare legarvici un fischiello di plastica per facilitare il ritrovamento. Alcuni aggiungono una sottile cima lunga 200 metri, assicurata alla barca; personalmente non l'ho mai fatto, per paura che il salvagente segua troppo presto la barca o che la cima si ingarbugli. Per non pensare che si impigli nell'elica se non è galleggiante. Un obbligo: il salvagente deve essere vicino al timoniere per evitarli di lasciare la barra.
- **Boetta luminosa**, verificare spesso il suo buon funzionamento: la fragilità di questi oggetti supera di gran lunga i limiti della ragione.
- **Life-line**, qualunque siano le dimensioni della barca, la life-line è un ottimo sistema di sicurezza durante la navigazione con cattivo tempo, anche se il rischio di scivolarsi sopra è molto alto; su di esse, verranno agganciati i moschettoni delle cinture di sicurezza non appena si sale in pozzetto.
- **Punto di aggancio**, sono poche le barche provviste di un solido punto di aggancio espressamente previsto per la cintura del timoniere. Per permettere i movimenti dovrà essere situato in posizione centrale, possibilmente sul fondo del pozzetto.
- **Torce lampeggianti**, queste pile individuali sono i segnali più utili per ritrovare una persona caduta in mare di notte. Grande come un pacchetto di sigarette, trova facilmente posto nella tasca della cerata. Galleggiante e impermeabile, possiede 18 ore circa di autonomia e i suoi lampeggi sono visibili fino a 5 miglia di distanza.

Un'ultima raccomandazione: istruite il vostro equipaggio sul modo d'uso dell'attrezzatura e sulla condotta da tenere in caso di uomo in mare.

SICUREZZA DELL'EQUIPAGGIO SOTTOCOPERTA

Ha torto chi crede che la sistemazione dell'interno non riguardi la sicurezza in caso di cattivo tempo, ed è giusto che vengano prese alcune precauzioni destinate a facilitare la vita sottocoperta.

- **Antirollio**, può trattarsi di teli sospesi o di assi di compensato, l'importante è che siano fissati solidamente. Con il cattivo tempo il sonno è troppo prezioso.
- **Cinghie di sostegno**, posta all'altezza delle anche parallelamente al piano di lavoro, una cinghia si utilizza in due modi: quando si è sottovento in appoggio anteriore per tenersi distanti dal fornello, sopravvento come sostegno dorsale per evitare di allontanarsene. Molto efficace in navigazione, viene fissata con dei moschettoni: prestare attenzione alla solidità dei punti di aggancio. La stessa installazione al tavolo da carteggio migliora notevolmente la comodità del navigatore.
- **Fissaggio all'interno**, è necessario per tutti gli oggetti mobili o articolati che possano costituire un pericolo in occasione di improvvise sbandate: fornello, binocolo, cassetta degli attrezzi.... C'è sempre qualcosa che sfugge al controllo.
- **Cucina**, oltre alla cinghia e ai sostegni del fornello, è importante sistemare le provviste in modo ordinato. Con mare grosso sarà disastroso, se non addirittura pericoloso, dover spostare venti scatole di pelati per raggiungere le tavolette di cioccolata o le minestre in polvere. Pensare anche a mettere i fiammiferi e gli accendini in una scatola impermeabile.
- **Maniglie**, nella discesa dal pozzetto nei pressi della cucina, vicino alla radio, nel bagno, la presenza a bordo di queste solide maniglie cambia totalmente la vita quando il vento comincia a fischiare tra le sartie. In aggiunta ai tientibene di serie, garantiscono una presa sicura quando ci si sposta o si svolge un'attività che richiede stabilità (carteggio, cucina...
- **Sostegni per le pentole**, la sospensione cardanica non basta, occorre immobilizzare pentole e casseruole durante il loro uso in navigazione, specialmente con cattivo tempo. I produttori di cucine da barca forniscono degli antirollio regolabili a forma semicircolare che circondano il recipiente. Ricordatevi della loro esistenza. Obbligate il cuoco di turno ad indossare i pantaloni della cerata con salopette, quando c'è cattivo tempo: le ustioni in barca sono inguaribili ed è un rischio preoccupante in una lunga traversata.
- **Oggetti pesanti**, Cucina a gas, ghiacciaia, batterie, radio, non devono essere solo appoggiati sul loro supporto ma vanno fissate solidamente. I danni che possono provocare in caso di ingavonamento possono essere molto gravi.
- **Bombole di gas**, una corretta installazione della bombola utilizzata prevede un luogo isolato, con evacuazione separata verso l'esterno, in cui possono facilmente trovare posto uno o due ricambi. Se le dimensioni di questo scomparto obbligano a stivare le bombole di ricambio in un gavone in diretta comunicazione con l'interno della barca, controllate la tenuta delle capsule.
- **Taniche di carburante**, lo stesso problema si pone per la riserva destinata al fuoribordo. L'obbligo di chiudere tutte le aperture in caso di cattivo tempo aumenta i rischi di intossicazione da esalazioni di gas nocivi. Niente compromessi su questo punto: i carburanti volatili non devono assolutamente trovare posto all'interno. Fissate le taniche di benzina all'esterno, assieme al serbatoio del fuoribordo. E' di vitale importanza.

EQUIPAGGIAMENTO INTERNO

Oltre ai dispositivi installati in quadrato per la sicurezza dell'equipaggio, nel lungo elenco delle migliorie da apportare all'interno vi è ancora un'infinità di dettagli.

Nel quadrato, riporre due torce vicino alla discesa in modo che siano facilmente accessibili sia dall'esterno sia dall'interno. Ad esse va aggiunto un proiettore a grande portata, alimentato da pile o batterie di bordo. In quest'ultimo caso fare in modo che il filo elettrico arrivi fino a prua e verificare che raccordi, impugnatura e interruttore siano perfettamente isolati. Queste lampade alogene sono di grande aiuto durante la notte, per riconoscere una boa, o per segnalare la propria presenza ad altre imbarcazioni. Un altro oggetto di grande utilità è il megafono, indispensabile per riuscire a comunicare con un'altra barca o con qualcuno a terra se si è in avaria con vento forte.

- **Stivaggio**, mettere a punto un sistema per bloccare tutti gli oggetti mobili quali libri, binocolo, sestante, cassette macchine fotografiche, etc.... Assicurare i sistemi di chiusura degli stipetti e dei gavoni in modo da immobilizzare il loro contenuto in caso di sbandata. Stivare separatamente gli oggetti pesanti come batterie, scatolame, casse di bottiglie.... Tenere gli alimenti deperibili e gli oggetti che temono l'umidità scostati dallo scafo, anche se si trovano al di sopra della linea di galleggiamento, se la barca si inclina l'acqua può raggiungerli. Fare in modo di poter accedere facilmente all'attrezzatura di soccorso e di emergenza: seconda ancora, cima galleggiante, cima pesante che può essere trinata a rimorchio, vele da cattivo tempo, giubbotti salvagente, pompe d'emergenza, cesoie, ...ecc. Assegnare un posto ben preciso, preferibilmente in quadrato e noto a tutti, al materiale di sicurezza e ai mezzi di segnalamento: scatola dei razzi, fumogeni, bandiere, segnali ottici, radio. Evitare di riporli nelle cabine, nei bagni, o sotto le cuccette: devono essere a immediata disposizione e in un luogo che non sia troppo in basso.
- **Illuminazione**, installare dei punti luce a bassa intensità al di sopra della cucina, del tavolo da carteggio e sotto l'ultimo gradino della scala d'accesso. Per il carteggio la lampada a braccetto flessibile e a campo regolabile è l'ideale, poiché diffonde una luce a fascio, diretto o indiretto, senza abbagliare il timoniere e senza creare un contrasto troppo forte quando si esce in pozzetto.

EQUIPAGGIAMENTO ESTERNO

In questo campo i dispositivi di sicurezza messi a punto per affrontare una burrasca più o meno violenta variano in funzione delle dimensioni della barca e del tipo di navigazione prevista.

Occupiamoci di quelle principali, poiché manca lo spazio per poter approfondire un argomento che da solo meriterebbe la stesura di un libro intero.

- *Sartiame*, ogni volta che si arma la barca, è indispensabile controllare il sartiame: lande, arridatoi, manicotti, cavi, punti di collegamento, coppiglie. Fasciare con nastro isolante tutti i punti che possono venire a contatto con le vele o con le scotte del genova (lande, arridatoi, estremità delle crocette, sartie, strallego). Regolare le manovre fisse in modo da assicurare il sostegno dell'albero a tutti i livelli di tensione. Salire regolarmente in testa d'albero per tenere sotto controllo i punti di attrito, per sorvegliare le condizioni dei bozzelli, delle coppiglie e delle drizze. Approfittare dell'occasione per verificare la tenuta del riflettore radar, strumento prezioso in caso il cattivo tempo ci sorprenda in una zona di intenso traffico marittimo. Sostituire l'eventuale ragno elastico fissato sotto al boma, con una cima non estensibile: quando si perde l'equilibrio, ci si aggrappa alla prima cosa che ci capita sottomano, meglio quindi che sia solida. Pensare a preparare una catena (almeno 4 mm) fasciata che verrà sospesa con un grillo al paterazzo, e trainata in acqua in caso di temporale (per ottenere un risultato efficace, tutte le sartie devono essere collegate loro al livello delle lande.

COPERTA

Prevedere solidi mezzi per rizzare le attrezzature che stanno sul ponte: tangone, ancora, zattera, taniche, battello di servizio, ecc.... Gli elastici non sono sufficienti; inoltre dovrebbero poter reggere una persona che vi si aggrappa accidentalmente, o la trazione di una scotta che si incattiva.

- *Assicurarsi che le manovelle dei winches a piede d'albero, ove previsti, siano a portata di mano e ben fissate nel loro sostegno. Non c'è nulla di peggio del dover tornare a cercarle in pozzetto nel mezzo di una manovra.... Lo stesso dicasi per la leva del verricello di prua.*
- *Bloccare solidamente l'ancora sulla ferramenta di prua, se questa viene lasciata a posto durante la navigazione.*
- *Verificare la tenuta della battagliola. Anche se è consigliabile non appoggiarsi mai a queste protezioni, l'esperienza dimostra che spesso movimenti imprevisti ci obbligano a ricorrevi.*
- *Il funzionamento delle luci di via e di tutte le altre luci di navigazione va verificato prima della partenza, anche se non si prevedono navigazioni notturne. L'arrivo del cattivo tempo durante una tappa può modificare le previsioni iniziali.*
- *Mettere un coltellino pieghevole permanente vicino alla zattera di salvataggio, per tagliare la sagola in caso di naufragio.*
- *Disporre sempre, in pozzetto di una pinza universale, un cacciavite di buone dimensioni e un coltello, Ciò permette di intervenire rapidamente durante una manovra su un moschettone grippato, uno strozzascotte recalcitrante o un grillo intestardito.*
- *Prendere in considerazione l'installazione di un altoparlante esterno a tenuta stagna collegato al VHF per evitare una inutile permanenza sottocoperta in attesa di un bollettino, potrebbe essere ideale per il mal di mare.*

PREPARATIVI PER IL CATTIVO TEMPO

Assetati di natura, di spazi liberi, felici lontano dai moli, spesso si parte precipitosamente, ritrovandosi poi a fare esotiche danze tra le sartie e i gavoni non appena arrivano le prime raffiche. A furia di "avrei dovuto", "non bisognava farlo", "era da prevedere", la spontaneità delle partenze su due piedi si trasforma lentamente in condotta riflessiva, in manovre ragionate, in routine autoalimentata. Se la sfortuna, l'imprevisto, il caso, le coincidenze insensate non sono *sparate del tutto*, il loro campo d'azione si restringe sensibilmente man mano che le miglia aumentano sotto la carena.

AVVISO DI BURRASCA

All'ormeggio:

al momento di lasciare l'ormeggio, la persona incaricata della previsione meteo (complimenti allo skipper per averne designata una) schizza fuori dalla cabina, la fronte aggrottata e lo sguardo truce. Non è affatto bello in fatto di previsioni. Il barometro è sceso e continua così. Nessun dubbio sul tempo che farà: soffierà e soffierà forte fra pochissimo. Cosa si decide?

In porto:

la barca è ben ormeggiata in banchina, gode della sicurezza offerta dal molo di soprafflutto e dall'eventuale aiuto degli altri equipaggi in caso si dovessero rinforzare gli ormeggi o dare una seconda ancora. Se il bollettino è veramente pessimista, non c'è nessun motivo per lasciare questa oasi di pace. Approfittiamone per fare un po' di lavoretti a bordo, aggiornare i documenti nautici o per studiare con calma l'evoluzione della perturbazione, paragonando le osservazioni locali con le previsioni ufficiali sorvegliando quando il vento gira da sud-ovest a nord-ovest al passaggio del fronte freddo.

Alla fonda:

è sempre una posizione delicata, molto delicata in caso di burrasca. Innanzi tutto bisogna informarsi sulla direzione del vento per sapere se la baia sarà esposta al mare. In caso affermativo inutile indugiare ulteriormente: bisogna partire subito per raggiungere un riparo più sicuro o il mare aperto. Se invece la situazione fa pensare che il luogo sia sufficientemente protetto dall'assalto delle onde, l'equipaggio dovrà rinforzare l'ancoraggio con tutti i mezzi a disposizione per una simile situazione: filare altra catena, portare una cima a terra, afforcare o appennellare due ancore, controllare l'altezza del fondale. Senza dimenticare di annotare la rotta da seguire per uscire in caso di forzata partenza notturna. Accade più spesso di quanto si creda.

In navigazione:

Ci siamo, "Rien va plus". Quest'onda lunga contro vento, i cirri che da ieri sera non smettono di correre, il barometro che scende con regolarità. Tutto indica che una depressione sta per fare il suo ingresso in scena. Il bollettino conferma i sospetti di ognuno in modo brusco: burrasca da ovest forza 8 con rinforzi nei temporali. Si dirige dritta verso di noi. E' prevista per le nove sulla zona dove ci troviamo, ma a giudicare dal muro di nubi che avanza all'orizzonte di fronte alla nostra prua, le prime raffiche ci raggiungeranno molto più presto: è meglio passare subito all'azione.

Restare in mare o raggiungere un riparo?

In navigazione, con una burrasca in arrivo quanto prima, la prima cosa da fare è ridurre la velatura e indossare la tenuta da cattivo tempo. Nel frattempo si comincerà a pensare alla tattica da adottare. Inizialmente le opzioni sono due: restare al largo o raggiungere un riparo.

Raggiungere un riparo

In genere se la terra è vicina o addirittura in vista, è la soluzione più ragionevole, anche se non per forza la meno pericolosa. Come tutti sanno, nonostante la sua aria da mamma accogliente, la terra può dimostrarsi impietosa. Questa decisione sarà presa solo quando si è sicuri di arrivare a terra, porto o ridosso che sia, prima che la situazione diventi critica. Domande insidiose ma indispensabili:

- *La posizione della barca è nota con certezza ?*
- *La costa vicina è stata identificata senza errori ?*
- *A bordo ci sono carte dettagliate della zona che si vuole raggiungere ?*
- *Se esiste un canale di accesso, il suo segnalamento è indicato chiaramente sulla documentazione in nostro possesso ?*
- *Siamo sicuri di poter raggiungere il porto o il ridosso prima del tramonto ? In caso contrario è prudente avvicinarsi con l'oscurità ?*
- *Non c'è il rischio di attraversare zone di bassi fondali che genereranno onde frangenti ?*
- *In sostanza : conosciamo la zona dove intendiamo ripararci ? Quante volte ci siamo stati ? Quando l'ultima volta ?*

Tante domande, alle quali bisogna rispondere documentazione alla mano e binocolo al collo. Ricordando che, a dispetto dell'attrazione che la protezione offerta dalla terra esercita su di noi, la maggior sicurezza per una barca a vela d'altura è data dal mare aperto, dove c'è spazio per manovrare e acqua da correre in caso di avaria magari proprio al timone o all'attrezzatura.

Restare in mare

Se la costa è lontana, o se raggiungerla rappresenta troppi rischi, non resta altro da fare che rimanere in mare aperto. Una sola preoccupazione : resistere. Resistere nelle migliori condizioni possibili, fino all'arrivo di un tempo più clemente o di una costa più ospitale.

Vedremo adesso i preparativi utili per resistere agli elementi durante questi momenti difficili. La lista non è completa; è solo un promemoria, destinato principalmente a far riflettere in anticipo sui doveri che la situazione ci impone. Vedremo che sono molti e vanno assolti con urgenza.

All'inizio della crociera

- *Allenare l'equipaggio a ridurre le vele e a usare il materiale di sicurezza: pompe, razzi e zattera di salvataggio.*
- *Mostrare come si usano i radiotrasmittitori VHF*
- *Distribuire le cinture di sicurezza, che ogni membro dell'equipaggio riporrà tra gli oggetti personali dopo averle regolate a seconda della taglia. Lo stesso dicasi per i giubbotti salvagente.*
- *Verificare che le vele siano in buone condizioni, che la cala vele sia in ordine, che le vele da cattivo tempo siano rapidamente accessibili.*
- *Verificare il funzionamento delle luci di via e dell'impianto elettrico.*
- *Controllare i livelli : olio motore, olio inverter, liquido di raffreddamento, liquido batterie, acqua potabile.*
- *Asciugare la sentina, per poter meglio identificare l'origine di una eventuale via d'acqua.*
- *Fare l'inventario delle carte e dei documenti che possono venire utilizzati durante la tappa, prevedendo anche un cambio di itinerario (malessere, cattivo tempo, avaria). Non c'è niente di più fastidioso dell'essere svegliati perché sotto la cuccetta c'è una carta che in principio non doveva servire....*

- Nonostante il loro prezzo elevato, risparmiare sul numero di carte necessarie per un'uscita può essere una scelta pericolosa. A volte sono gli elementi a decidere la rotta e il punto di atterraggio.
- Preparare le borose e i matafioni dei terzaroli e ripassare con l'equipaggio la manovra della presa delle mani.
- Parlare con l'equipaggio della manovra da effettuare in caso di uomo in mare. La manovra non s'improvvisa, deve essere descritta a lungo, con calma.

Prima di lasciare gli ormeggi

- Fare ordine all'interno: piatti e stoviglie lavati e riposti, cuccette libere, effetti personali negli stipetti o nelle reticelle, accessori immobilizzati, biblioteca bloccata, antirollio pronti, cerate e stivali a portata di mano, anche se il tempo è bello....
- Eliminare dalla coperta tutto ciò che non serve alle manovre: cuscini, materassini, sacchi di vele, utensili, secchi, panni stesi....
- Rizzare l'attrezzatura che sta in coperta, tangone, remi, cime di rispetto
- Verificare che le drizze siano in chiaro, che i passascotte del fiocco siano al punto giusto, che le scotte passino dove devono....
- Issare a bordo il tender e rizzarlo saldamente. Se deve essere rimorchiato provvisoriamente, togliere il fuoribordo e controllare la solidità della cima e attenti che non finisca nell'elica....
- Assicurarsi che in cambusa ci siano riserve solide e liquide per più giorni.
- Verificare il pieno di carburante e di gas per la cucina,
- Per la navigazione: aggiornare il libro di bordo, annotando la situazione meteorologica più recente, la pressione atmosferica....
- Preparare le carte necessarie per uscire dal porto o dalla rada, calcolare la rotta da seguire una volta in mare aperto.

Burrasca

- Indossare le tenute da cattivo tempo e le cinture di sicurezza
- Chiudere oblò, boccaporti e portelli d'accesso alle cabine
- Ridurre la velatura secondo l'intensità del vento
- Organizzare la cala vele in modo da avere le vele più piccole a portata di mano
- Controllare che l'ancora sia ben rizzata a prua e ricontrrollare l'attrezzatura
- Fare un punto nave esatto, segnarlo sulla carta e sul libro di bordo. In seguito mantenere con cura la stima annotando prora e log a intervalli e a ogni cambio di rotta, il GPS funziona a energia elettrica e....
- Preparare i mezzi di segnalamento sonori (corno da nebbia, megafono, sirena) e il proiettore alogeno se si avvicina la notte
- Segnalare via radio la propria posizione alla stazione costiera più vicina, precisando la rotta seguita e il numero di persone che si trovano a bordo
- Fare l'elenco completo dei fari che possono essere visibili durante la notte, annotando le caratteristiche di ognuno
- Tirare fuori dalla cambusa biscotti, caramelle, cioccolato, dolciumi, frutta secca, formaggini, zucchero e collocarli in un posto accessibile, dentro scatole di plastica ben riposte
- Preparare un thermos con del brodo caldo, finché il mare e lo stomaco lo permettono, e qualche panino da smangiucchiare a tempo perso
- Stabilire i turni al timone, cominciando con chi ha meno esperienza, i membri dell'equipaggio più esperti, ai quali si ricorrerà quando il tempo peggiorerà ulteriormente o durante la notte, ne approfitteranno per riposare
- Incaricare una persona di ricordarsi l'ora del bollettino

Tempesta

Quando un fenomeno meteorologico di violenza maggiore si avvicina, la gravità della situazione impone provvedimenti straordinari, ignorati dalla maggioranza di noi, dal momento che durante la vita di una barca da crociera le occasioni di trovarsi in simili situazioni sono molto rare, per non dire inesistenti. Se non si tratta di una regata (vedi per esempio il Fastnet del 1979, o la Sidney - Hobart del 1998), anche il più temerario dei navigatori cerca di guadagnare un riparo alle prime manifestazioni di un simile fenomeno. In principio quindi solo chi naviga in alto mare rischia di venirne colpito. Ma, come già detto in precedenza, non capita tutti i giorni. Dal momento che sono segnalati sugli atlanti delle zone e delle stagioni da evitare, i vagabondi del mare fanno di tutto per starne lontano.

I provvedimenti da prendere in caso di burrasca valgono anche per una tempesta o tempesta forte. Vi si aggiungeranno alcune precauzioni ulteriori, destinate alla salvaguardia dell'equipaggio e alla protezione della barca, alcune delle quali vengono citate nella lista che segue. Le operazioni da fare dipendono da molteplici fattori che variano a seconda della posizione della barca rispetto alla costa, delle sue dimensioni, dell'attrezzatura, delle reazioni dello scafo, della fisionomia del mare e della qualità del materiale di cui si dispone, solo per citarne una parte. Auguriamoci che questi preparativi, come l'assicurazione sulla vita non debbano mai servire.

- *Controllare minuziosamente il fissaggio del salvagente a ferro di cavallo e della boetta luminosa*
- *Mettere un salvagente a ferro di cavallo a portata di mano del timoniere se il suo posto abituale è troppo lontano*
- *Obbligare il timoniere ad agganciare il moschettone della sua cintura di sicurezza nel punto previsto a questo scopo*
- *Questa raccomandazione vale per tutto l'equipaggio. Non appena si esce dalla cabina la cintura deve essere attaccata alla life-line (pare che molte cadute in mare si verificano proprio in questo momento). Farsi aiutare da chi è già in pozzetto*
- *Chiudere ermeticamente i gavoni del pozzetto, dell'ancora e della cala vele*
- *Togliere l'ancora dal musone riporla nel gavone isolandola dallo scafo con delle cime*
- *Eliminare dalla coperta tutto ciò che non serve, mettere via i fiocchi lasciati sulla battagliola*
- *Sgonfiare il gommone, che offre una pericolosa presa al vento e al mare. Se si tratta di un barchino rigido, la sua presenza in coperta rappresenta una vera minaccia in caso di onda frangente. Si consiglia di liberarsene non appena il mare diventa grosso. In quanto al windsurf legato alla battagliola, fategli un'ultima foto e abbandonatelo senza rimpianti: è uno dei maggiori pericoli a bordo durante una tempesta forza 9*
- *Tendere delle cime attraverso il pozzetto per ottenere solidi punti d'appoggio facendo attenzione a non rendere inutilizzabili winches e galloce. Serviranno per manovrare anche a secco di tela (ancora galleggiante, cime filate a rimorchio)*
- *Raddoppiare i portelli d'accesso alla cabina con una protezione rigida*
- *Preparare in cabina i portelli in compensato per gli oblò, con il loro sistema di fissaggio, di modo che siano pronti a sostituirne uno che si dovesse rompere per l'impatto con l'acqua*
- *Rinforzare il fissaggio della zattera in coperta. Mettere un coltello vicino ad essa, che si rivelerà prezioso per liberarla in caso di abbandono della barca*
- *Tenere a portata di mano la cesoia e la pinza a morsetto regolabile, utili in caso di disalberamento*
- *Completare il pieno del serbatoio del carburante con le taniche di riserva; un livello molto alto riduce i rischi di disinnescio del motore in caso di forte rollio, frequente con mare formato*
- *All'interno: chiudere cassetti, gavoni e stipetti. Se non è stato già fatto rinforzare il fissaggio degli oggetti pesanti: batterie, fornello, ancore, utensili.*
- *Fare attenzione a non seppellire sotto montagne di roba tutto ciò che può servire a sgottare: buglioli, catini, sassole, pompe di emergenza.*

- *Riporre la randa di cappa, la tormentina e le cime più pesanti (da filare eventualmente a rimorchio) in un angolo accessibile della cabina. Indispensabili.*
- *Segnalare la propria posizione alle stazioni costiere. Cercare di mettersi in contatto radio con qualcuno per dare notizie sulle condizioni di navigazione, sulla salute dell'equipaggio, sulla rotta prevista. Se ci si trova lontani dalle coste, sono pochissime le stazioni in grado di sentirvi; sarà utile cercare il contatto radio con delle navi nell'eventualità di una grave avaria o di ferite serie. Inoltre questo contatto con la terra o con una nave è di grande conforto per un equipaggio sottoposto a dure prove.*

E' importante, oltre alla realizzazione di questi lavori materiali, assegnare compiti precisi e, se possibile, permanenti ad ogni membro dell'equipaggio, con lo scopo di mantenerlo combattivo e allontanare la paura. Un'occupazione costante evita crolli di morale che favoriscono il mal di mare. Timonare, sorvegliare, tener d'occhio groppi e frangenti, raccogliere informazioni meteo, verificare lo stato dell'attrezzatura e delle vele, tenere la stima, preparare qualcosa che assomigli *ad un pasto*, rinforzare un pezzo della ferramenta sono alcune delle attività che concentrano l'interesse su qualcosa di preciso. E' essenziale che tutti ne abbiano l'occasione fra un turno di riposo e l'altro. E' evidente che l'atteggiamento del comandante è estremamente importante. Qualunque sia l'esperienza dell'equipaggio ai suoi ordini, la sua reazione dipende direttamente dalla padronanza con cui il comandante affronta la situazione. Non illudiamoci. Anche se a bordo un'atmosfera di democrazia può venire considerata di buon gusto con un vento leggero, l'arrivo di una perturbazione deve far ritrovare al comandante la fermezza che tutti si aspettano. Sta a lui dimostrarsi all'altezza della situazione. L'equipaggio esige delle decisioni rapide ed efficaci; un'esitazione, un contrordine, una scelta sbagliata ed ecco che la burrasca si trasforma in tempesta violenta nella mente di ognuno. E nel suo stomaco....

Quando una barca è in navigazione e appaiono i primi segni del cattivo tempo, l'equipaggio viene letteralmente sommerso da un'infinità di cose da fare: infilare le cerate, preparare la barca, fare il punto nave, ridurre le vele, organizzare la vita di bordo in funzione delle condizioni ostili.

Due imperativi devono essere osservati in permanenza:

- ***mantenersi il più lontano possibile dai pericoli della costa***
- ***rimanere manovrieri***

Queste regole fondamentali devono rimanere presenti in ogni momento nella mente del comandante. La loro applicazione sarà tanto più rigorosa quanto più il tempo peggiora, in particolar modo quando la situazione porta a dover lottare per la sopravvivenza.

La cappa

Quando il tempo peggiora al punto di impedire la rotta in sicurezza (soglia che, come tutti sanno alcune unità raggiungono prima di altre), l'equipaggio deve adottare quella che convenzionalmente viene chiamata " un'andatura di salvaguardia". Questa significa scegliere tra due soluzioni, di concezione completamente opposta: la **cappa** o la **fuga**. Con tutte le varianti implicite. Ovviamente la tattica da adottare, sia essa attiva o passiva, non si sceglie lanciando in aria la moneta, poiché dipende dalle caratteristiche dell'imbarcazione, dell'equipaggio, dell'evoluzione meteorologica, dello stato del mare e del paesaggio circostante: la scelta va fatta dopo aver analizzato a lungo questo insieme di dati, che rendono specifica ogni situazione.

Fortunati coloro che al momento della scelta agiscono fermamente convinti di ciò che fanno.

Personalmente, non conosco, un navigatore degno di tal nome che in quel momento non abbia mai dubitato di sé. E tanto meglio, perché mai in nessun manuale si troverà scritto l'atteggiamento esatto da tenere su quella barca, con quel vento, in quella zona di navigazione, quando il mare mette in pericolo la sicurezza a bordo.

Da più di 20 anni mi interesso all'argomento e ho raccolto una documentazione sulle manovre con cattivo tempo direi notevole. Mi sono procurato trattati marittimi antichi e moderni, ho fotocopiato racconti e consigli, ho interrogato skipper ed equipaggi che si sono trovati coinvolti in violente perturbazioni, ho analizzato, estrapolato, comparato i metodi, i risultati, le cifre... Ho studiato nei particolari opere sulle manovre dei grandi velieri di 100 - 200 anni fa, il testo dell'Ecole Navale (che risale all'inizio del secolo), i racconti dei pescatori d'altura, le riflessioni dei giramondo più completi, tutta la letteratura tecnica, tutti i saggi apparsi sulle riviste di nautica. Senza ovviamente dimenticare la famosa bibbia di Adlard Coles. Ciononostante la soluzione definitiva non l'ho ancora trovata.

La cappa e le cappe

Plurale alquanto singolare, giustificato dall'abituale malinteso, che accompagna l'uso di questa parola. Molti, infatti, confondono due accezioni profondamente diverse della parola cappa, o più precisamente confondono le espressioni "**mettersi in cappa**" "**prendere la cappa**".

Nel primo caso si frena la barca volontariamente, e la manovra viene effettuata portando il fiocco a collo e contrastando la poggia con il timone all'orza, il tempo necessario per fare una manovra, una riparazione, per rimontare il tender di servizio o un uomo in mare, per aspettare qualcuno o l'ora della marea. Ci si mette **in cappa** con bel tempo o con una brezza tesa, senza che questa manovra sia stata resa necessaria dallo stato del mare o dall'intensità del vento.

Sebbene anche in questo caso si tratta di una posizione di attesa, **alla cappa**, nel significato inteso qui si prende per condizioni completamente diverse. E' la violenza degli elementi che, impedendo di continuare la rotta, costringe l'equipaggio a mettere la barca in una situazione di passività, per permetterle di resistere meglio al mare. Tuttavia le due cappe possono confondersi quando con cattivo tempo l'equipaggio decide di fermarsi per riposare in cabina. In questo caso ci si metterà in rotta quando l'equipaggio si è ripreso. Un ultimo dettaglio che ha la sua importanza: esistono molti modi di prendere la cappa che dipendono dal comportamento della barca e dalla tela a riva. A ognuno inoltre possono venire aggiunti accessori complementari: olio, ancora galleggiante, cavi o vele a rimorchio.

Si distinguono principalmente:

- *la cappa inerte*
- *la cappa filante*
- *la cappa secca*

La cappa inerte

Chiamata anche cappa classica (*bonne cape* in francese) a seconda dei manuali, questa andatura corrisponde a una posizione di equilibrio della barca, che scarroccia nella direzione del vento creando una remora protettrice. La cappa inerte si prende con randa terzarolata fiocco a collo e timone all'orza; in questo modo il fiocco esercita un'azione poggiera che viene contrastata da quella orziera del timone. Solo un paziente dosaggio della superficie e dell'orientamento delle vele porterà al punto di equilibrio cercato. Nessuna legge universale in proposito: la regolazione ottimale dipende essenzialmente da un'armonizzazione dagli sforzi generati dal vento sulle vele e dalla resistenza opposta dall'acqua al piano di deriva.

Vantaggi

La cappa inerte è quella che senza dubbio offre più stabilità a una barca sbalottata dal mare. I suoi movimenti saranno limitati, attenuando così le fatiche dell'equipaggio e dell'attrezzatura. Il sartame, sollecitato da una velatura correttamente ripartita, non subisce i "colpi di frusta" frequenti durante la bolina; lo scafo, orientato generalmente con un angolo rispetto al vento reale che varia tra

i 50 e i 70 gradi, presenta alle onde il dritto di prua, (la parte più solida); l'equipaggio, provvisoriamente dispensato dalle manovre, può concedersi qualche ora di riposo con una comodità relativa (senza dubbio la migliore in simili circostanze); lo skipper, meno impegnato nel governo della barca, può approfittare di questa situazione per aggiornare il libro di bordo, affinare i dati della stima, emettere messaggi con il VHF o elaborare una strategia adatta alle condizioni meteorologiche e alla situazione geografica. Il vantaggio dato dall'attenuazione degli urti e delle alambardate (sbandate) può esserci solo se lo scafo resta sottovento alla zona di turbolenza creata dalla deriva dalla sua parte immersa.

Questa remora può ridurre sensibilmente l'aggressività delle onde e, nel migliore dei casi, impedirne il frangere. L'estensione e l'importanza del campo d'azione variano con le caratteristiche della barca: un'imbarcazione a deriva integrale o un multiscafo il cui pescaggio non supera spesso i 50 cm con deriva sollevata, goderanno di una protezione limitata, dato che lo *spostamento laterale* dello scafo crea una remora poco importante. Barche a dislocamento maggiore, e con piano di deriva proporzionato, creano remore più efficaci, fatto che giustifica l'adozione di questa andatura con un vento molto violento e un mare molto grosso.

Inconvenienti

L'inconveniente maggiore della cappa inerte sta nella passività della barca e dell'equipaggio, Passività della barca che, impedendole di essere manovriera, la pone in una situazione di quasi totale sottomissione. Per questo motivo sarà impossibile allontanarsi rapidamente dalla rotta di una nave pericolosamente vicina o scegliere il punto in cui superare un'onda minacciosa. Inattività dell'equipaggio che, nel caso di un improvviso incidente che richieda un intervento immediato, causerà una certa mancanza di concentrazione o un ritardo nell'esecuzione delle manovre che potrebbero causare seri problemi. E', infatti, difficile uscire dal torpore causato dal rollio.

Altro punto da considerare è lo scarroccio. E' indispensabile che ci sia abbastanza acqua sottovento perché la barca possa tenere la cappa senza correre il rischio di venire spinta contro la costa o su dei bassi fondali. E' importante che la zona di manovra sia in acque profonde, poiché in prossimità di bassi fondali la ripidità delle onde e, la conseguente possibilità di frangenti, impediscono di mettersi alla cappa. Il rischio di venire rovesciati da un'onda frangente sembra essere la minaccia più seria per un'imbarcazione alla cappa. In questa posizione la barca riceve il mare al mascone, con un angolo di incidenza più o meno aperto secondo le attitudini di ogni unità.

Per evitare questi rischi, due obblighi si impongono quando il mare è particolarmente grosso:

non lasciare mai la barca abbandonata a sé stessa (anche se generazioni di scrittori - navigatori raccontano che dopo aver bloccato la barra del timone sottovento andavano tranquillamente a dormire in cuccetta), e fare in modo che resti nella remora creata dallo scarroccio.

In pratica, la cappa inerte è da prendere in considerazione, con mare difficile, solo se la remora generata dallo scarroccio offre alla barca una protezione sufficiente all'assalto delle onde, e a condizione venga tenuta in questa zona. Non ci riuscirà al primo tentativo. Un risultato soddisfacente può essere ottenuto solo con un'azione contemporanea sulle vele e sulla posizione della barra fino al raggiungimento del punto di equilibrio che offre la maggiore stabilità longitudinale.

Due imperativi da osservare:

- *le violente rollate devono venire limitate al massimo per evitare la scomodità della vita a bordo, le sollecitazioni all'attrezzatura e al timone e le strapoggiate che mettono la barca con le onde al traverso;*
- *la direzione dello scarroccio deve far seguire una rotta vera perpendicolare all'asse longitudinale dello scafo: una cappa poggiera che dà alla barca troppa velocità in avanti la allontana dalla zona di remora; una cappa orziera, al contrario, annullando ogni movimento annulla l'azione del timone e la barca non risponde più alla barra.*

Solamente la presenza del timoniere può permettere di trovare l'andatura corretta. Non pensiate che, bloccando la barra come scrivono tanto volentieri alcuni avventurieri d'altura, la barca reagisca in sicurezza. Con cattivo tempo ancora clemente, cioè in un mare percorso da onde pacifiche, l'abbandono della barca sarà senza dubbio tollerato, ma quando la ripidità e l'accavallarsi delle onde le renderanno instabili, bisognerà governare per restare al riparo della remora e all'occasione presentare il dritto di prua alle creste più pericolose.

La cappa filante

Questa andatura non si discosta molto dalla precedente, fatta eccezione che la barca, con la stessa velatura, invece di rimanere immobile sul mare infuriato, avanza lentamente allontanandosi dalla remora prodotta dallo scarroccio (meno estesa per lo spostamento in avanti che modifica l'azione delle sue componenti), quindi ritrovandosi più esposta all'attacco delle onde.

La barca scarroccia meno. Si può quindi adottare questa tattica se si è in presenza di una costa sottovento, approfittando della velocità che varia da 1 a 3 nodi, per cercare di allontanarsene. La comodità è maggiore (il rollio è più attenuato) e il timone risponde permettendo di seguire una rotta. Si può mettere alla cappa filante quando il mare non è troppo grosso, poiché la barca avanzando non si trova più protetta dall'azione della remora.

Situata tra la cappa inerte e il normale avanzamento con vele ridotte, la cappa filante rappresenta un'attesa attiva. La posizione e la regolazione delle vele sono praticamente uguali alla cappa inerte, con il fiocco leggermente più lascato e il timone più al centro.

La cappa secca

Variante della cappa inerte, si prende a secco di tela, vale a dire senza nemmeno un centimetro quadro di vela. Il motivo è molto valido: nemmeno la vela più piccola resisterebbe alla violenza del vento, quando la sua forza è tale da obbligarci a questa andatura di salvaguardia. Dal momento che ogni regolazione è impossibile, la barca si trova in una posizione passiva e niente può esser fatto per controllare le sue reazioni. L'angolo di incidenza dello scafo rispetto ai treni d'onde dipende unicamente dalla volontà degli elementi: se la prua è rivolta alle onde (il che sarebbe estremamente sorprendente), la barca potrà godere di una relativa sicurezza. Se, al contrario, tende ad allontanarsi dal letto del vento i rischi di rovesciamento saranno inversamente proporzionali all'efficacia delle remore. Se la barca non gode più della sua protezione è preferibile la fuga se la terra non lo impedisce.

Oltre alla rottura delle sovrastrutture causate dall'assalto delle onde, si possono mettere in evidenza due rischi principali: l'avaria del timone e il rovesciamento.

La rottura del timone avviene quando una forte ondata colpisce la prua, spingendo la barca bruscamente all'indietro. Pochi timoni resistono alla forza esercitata dalla pressione sulla loro superficie. Per quello che riguarda il rischio del rovesciamento, esso aumenta con la mancanza di manovrabilità della barca. A giudicare dall'inchiesta svolta dopo il Fastnet del '79, la minaccia è seria: delle 77 barche rovesciatesi, 45 si trovavano alla cappa secca nel momento dell'incidente, vale a dire il 58%. Tra le 77 barche figurano 6 1^a classe, 4 2^a classe, 24 3^a classe, 20 4^a classe e 22 5^a classe. Come informazione supplementare, 53 barche non utilizzarono alcun accessorio, 16 avevano filato delle cime a rimorchio e soltanto 4 un'ancora galleggiante.

Queste cifre sono pesanti e dimostrano che la cappa secca è da sconsigliare vivamente, se non altro perché la barca è esposta a seri rischi. Quando invece è l'unica scelta che ci resta, a mio avviso si dovrebbe cercare di posizionare la barca prua al vento, filando delle cime o un'ancora galleggiante. A mio parere è il dritto di prua la parte che meglio sopporta l'attacco dei frangenti e grazie all'azione frenante di un oggetto filato a prua si limitano i rischi per il timone, attenuando l'abbrivio all'indietro. Ancora una volta, si farà ricorso a questa tattica solo se nessun'altra è possibile.

La fuga

Rimontare il mare o mettersi alla cappa con cattivo tempo molto violento sono scelte ammesse da tutti, anche se con qualche piccolo disaccordo sull'impiego di una determinata velatura, di un certo accessorio o di una tattica particolare per ottenere il migliore risultato in funzione delle circostanze e della barca. Tutto cambia quando si parla di fuga.

Escludendo l'ancora galleggiante, non esiste un altro argomento sul quale è stato espresso un simile numero di opinioni opposte, consigli divergenti e raccomandazioni contraddittorie.

“ Se il mare è troppo grosso, occorre avere a riva tutta la tela che è possibile portare, perché bisogna navigare alla velocità massima per sottrarsi a queste ondate, che riversandosi a bordo danneggerebbero una nave che si trova in condizione di non poter fuggire” (**Bonnefoux, Traité de manœuvres, 1865.**)

“ In fuga, è un errore credere di dover correre davanti al mare il più velocemente possibile per non essere raggiunti dalle onde. In effetti, la difficoltà a governare aumenta ulteriormente per una barca a vele latine, e si rischiano aloambardate tremende incontrollabili al timone.” (**E. Breuille, Le Yacht, 1930.**)

“ Fuggire a secco di tela, davanti al tempo, quando si ha un grande spazio libero di fronte a sé, sembra essere la migliore soluzione. La teoria insegna che la velocità in fuga deve essere minima”. (**L. Luard, Le Yacht, 1938.**)

“ Concludendo, sottolineo che chi ha voce in capitolo considera che la tattica migliore, in burrasca, resta la fuga con cavi a rimorchio, sempre a condizione di avere mare libero per la manovra.” (**A. Coles, Navigazione con cattivo tempo, 1967.**)

“ Credo che le barche leggere e veloci, alle andature portanti, devono poter navigare con qualsiasi tempo. (...) La questione velocità per me è molto importante. E' il motivo per cui non credo sia utile fuggire con cavi a rimorchio. (**E. Tabarly, Guida pratica di manovra, 1978.**)

Dopo tali affermazioni, chi oserebbe mettere la barra al vento e lasciarsi portare correndo dietro le onde senza un minimo di dubbi?

Quando un equipaggio lotta contro un tempo che peggiora di ora in ora, può accadere che la violenza del mare raggiunga un livello tale da rendere impossibile ogni tentativo di rimontare il vento o prendere la cappa senza rischi per la barca e le persone.

La zona che si estende sottovento non deve presentare ostacoli, e ciò non solo per qualche decina di miglia nella direzione delle onde: la depressione può durare qualche giorno, a volte, e il vento può cambiare di direzione. Soltanto con l'assoluta certezza di avere sufficientemente acqua da correre si può decidere per la fuga, ricordando che a questa andatura si avanza molto velocemente, percorrendo 100 miglia e più in dodici ore. Correre dietro alle onde richiede una costante attenzione alla posizione della barca per sapere se non ci sono pericoli davanti a noi: tutti mezzi sono concessi per verificare il punto nave, giorno e notte. E' importantissimo, perché quando si è costretti alla fuga non è realistico pensare di riuscire a rimontare per allontanarsi da una costa che si presenta sottovento.

Dover lasciare perdere la meta prevista per prendere una rotta che, nella maggior parte dei casi, fa perdere tutto ciò che si era faticosamente guadagnato dall'inizio della perturbazione, non può certamente far impazzire dalla gioia. In particolare quando si fa rotta verso casa. Nonostante il particolare miglioramento della comodità a bordo, il dietro-front è vissuto da ognuno come un fallimento, una capitolazione, un'incapacità di dominare la situazione. Sentimento di sconfitta, che sarà più forte se l'equipaggio non condivide la scelta dello skipper.

Lo skipper dovrà quindi ricorrere a questa tattica solo se le condizioni di navigazione lo esigono realmente e dopo un'attenta analisi dell'evoluzione della situazione meteorologica.

E' fondamentale annotare regolarmente la pressione atmosferica, la direzione del vento e dell'onda lunga e tutti bollettini meteo diffusi. Occorre almeno provare, anche se le informazioni da noi raccolte sono povere, se le previsioni ufficiali non sono esenti da errori.

Vantaggi della fuga

Comfort. Incontestabilmente l'andatura in poppa (o al gran lasco a seconda della tattica adottata) dà allo scafo una stabilità che pare miracolosa dopo diverse ore di navigazione contro vento. A parte qualche strarzata provocate dalle onde più ripide, i movimenti della barca sono paragonabili al pari di quelli di una navigazione con vento portante con mare un po' più formato. C'è un po' di tensione nervosa.

Sollecitazioni allo scafo e all'attrezzatura. Arrendersi al mare e al vento invece di fronteggiarlo significa far soffrire meno barca e attrezzatura, a meno che non si verifichi qualche grave incidente. Per le vele e l'alberatura, ogni nodo guadagnato in velocità sarà detratto dall'anemometro: il vento apparente alle andature portanti, come tutti sanno è meno forte del vento reale.

Velocità. Le punte massime raggiunte in simili circostanze sono notevoli. Accade spesso che un'imbarcazione di dieci metri planando sulla cresta di un'onda raggiunga e superi spesso i 12 nodi. Chiunque abbia timonato in simili circostanze sarà d'accordo su questo punto: la sensazione che si prova è inebriante, anche se con qualche rischio.

Rischi principali

Navigare ad un'andatura vicina al vento in poppa, anche con vento molto forte, non rappresenta un pericolo particolare. Tutt'altro, dal momento che la maggior parte delle traversate dell'Atlantico vengono effettuate a tale andatura, per più di 2000 miglia, con un aliseo che spesso soffia a 25-30 nodi e anche più durante i groppi. Tenendo sotto controllo i punti dell'attrezzatura più sollecitati e aggiungendo le ritenute necessarie per proteggere crocette e cuoio capelluto, gli equipaggi che fanno queste escursioni si trovano di rado di fronte a problemi tecnici.

Quando si è in fuga davanti al maltempo le difficoltà sono invece senza paragoni, per un motivo molto semplice: quando lo skipper decide di adottare questa tattica significa che la furia del mare è tale da impedire qualsiasi altra scelta. Circostanze così difficili si presentano dopo che un forte vento ha soffiato a lungo e in continuazione su una zona di acque libere molto vasta. Occorre infatti che il fetch sia sufficientemente esteso perché le onde possano raggiungere un'altezza e una ripidità pericolose. I rischi corsi sono direttamente proporzionali alla ripidità che può rendere le onde aggressive al punto tale da costituire un vero pericolo per le imbarcazioni.

Straorzata e ribaltamento

Questi incidenti sono sempre causati dalla spinta di un'onda. Ricordiamoci della meccanica che regge lo spostamento delle particelle d'acqua sulla superficie del mare, al passaggio di un'onda.

Il movimento di flusso e riflusso è caratterizzato da una precisa differenza di orientamento, e si creano tensioni superficiali di direzione opposta secondo la zona considerata: spostamento nello stesso senso dell'onda sulla parte anteriore della cresta, in senso inverso nel cavo e sulla parte posteriore della cresta. Conseguenze dirette: queste spinte di direzione contraria mettono in condizioni critiche una barca in fuga con vento in poppa; modificano la sua traiettoria (azione longitudinale) oppure creano una coppia di ribaltamento (azione laterale) se la barca ruota e si mette con l'onda al traverso. Non sempre basta tenere lo scafo perpendicolare alle onde (ammesso che queste vengano tutte dalla stessa direzione, il che non si verifica sempre). L'azione del timone si

dimostra a volte senza alcun effetto in questa massa d'acqua che si sposta alla stessa velocità della barca nel momento in cui la supera.

“Perché mai la velocità è fattore di sicurezza? Per due motivi. Primo: l'imbarcazione che corre veloce sarà raggiunta lentamente dalle onde, la cui forza d'impatto sarà diminuita di altrettanto. Secondo: una grande velocità è necessaria per conservare al timone una buona efficacia. Quando un'onda ha appena oltrepassato un'imbarcazione, questa rallenterà sull'addietro e si troverà al minimo della velocità, nel cavo dell'onda, proprio nel momento in cui l'onda successiva la solleva e cerca di farla ruotare su se stessa, con il piede di ruota come perno.” (Da “ Guida pratica di manovra” E. Tabarly).

Ogni buon marinaio deve saper evitare le condizioni di cattivo tempo, ma non per questo può ignorare come comportarsi in tali evenienze. Saper affrontare il cattivo tempo, quando si presenta, scegliere la strategia migliore, manovrare con sicurezza, è qualcosa che si impara: dapprima in coperta, nella burrasca, alle prese con una vela che sbatte; poi a casa nei libri che narrano di storie vissute o nei manuali che forniscono i suggerimenti pratici; e poi di nuovo in barca, con in mente un certo episodio o una certa soluzione.