

NAVIGARE FRA I CONTINENTI



FEDERICO IDI

L'OCEANO A VELA

di Federico Idi

I consigli di Federico Idi nascono da una grande esperienza: lui l'oceano lo ha attraversato più volte, con equipaggio e in solitario, e ne parla con cognizione di causa. Naturalmente i suoi suggerimenti valgono per qualsiasi mare in burrasca.

lateralmente lo scafo.

Certamente uno dei problemi più scottanti da affrontare in una navigazione con mare formato è il famigerato mal di mare. Tutti, chi più chi meno, ne soffriamo; ciò non toglie che con alcuni piccoli accorgimenti se ne possa rallentare l'insorgere se non addirittura bloccare. Intanto il problema ha una forte percentuale psicologica, la paura, il nervosismo, il timore stesso di soffrire di mal di mare ce lo fa venire. Quindi la fiducia nello skipper e la conoscenza della sicurezza dell'imbarcazione giocano un ruolo primario nell'apparizione dei conati. C'è poi la componente termica: chi ha freddo è predisposto a sentirsi male, perciò, specie in inverno ma anche in estate durante la notte, cercate di essere sempre ben coperti al limite della sudata. In inverno, naturalmente, è consigliabile sempre una cerata completa, magari con giacca imbottita, stivali, berretto di lana, guanti e sotto, se non siete in possesso di una di quelle stupende tute polari, almeno un paio di maglioni e possibilmente la calzamaglia completa di seta. Per non far infiltrare acqua sotto la cerata è consigliabile indossare una sciarpa di spugna intorno al collo e stringere con degli elastici esterni (quelli cuciti non bastano) sia le maniche che le estremità dei pantaloni della cerata. Se pur essendo tranquilli, caldi ed assolutamente consci di non aver mai sostato più del dovuto sottocoperta e di non aver mai guardato con insistenza nel pozzetto ma di aver spaziato con lo sguardo verso l'orizzonte e dopo due o tre giorni di assuefazione alla navigazione avrete ancora fastidi di stomaco, non vi resta che adottare il metodo empirico della prugna nell'ombelico. È stato infatti provato che una umebosi (prugna salata giapponese) fissata con un cerotto nell'ombelico del paziente lo preserva da ogni tipo di malessere dovuto al movimento del mare.

Quindi diciamo pure che anche in inverno ed in presenza di fenomeni atmosferici rilevanti si può navigare in barca a vela con una relativa sicurezza; basterà prendere alcune precauzioni e usare molto buon senso, affidandoci ai consigli di gente esperta ed essendo molto umili, perché il più forte è sempre il mare ed anche se spesso ci è amico dobbiamo temerlo per certi suoi improvvisi scatti di malumore di cui mai nessun bollettino ci potrà avvisare. ■



Nelle due foto sopra è ritratta una drammatica sequenza ripresa a Cala Galera durante una delle regate del Campionato invernale dell'Argentario. L'onda frangente si abbatte sullo yacht che procede vento in poppa facendolo ingavonare e spazzando tutta la coperta; poi il frangente passa e la barca si traversa all'onda, che continua il suo moto rovinoso sotto di essa. In quell'occasione quattro uomini dell'equipaggio sono caduti in mare, fortunatamente senza conseguenze letali: in queste circostanze una buona cintura di sicurezza può scongiurare il peggio. A destra, ancora un momento difficile durante la regata: una strarozzata con genoa e spi a riva.





FEDERICO IDI

La navigazione oceanica richiede accorgimenti e precauzioni affatto differenti da quella mediterranea, per esempio, in quanto l'elemento liquido presente fra i continenti è immenso, se rapportato alle dimensioni di una barca anche grande. Gli approdi sono molto distanti l'uno dall'altro, le previsioni meteo più determinanti ai fini di una scelta di rotta, i disagi più accentuati per la durata e le caratteristiche della navigazione stessa.



A. CHIATTI/OVERSEAS

Una traversata oceanica è il sogno di ogni velista. Per alcuni si tratta di una necessità urgente da realizzarsi subito, per altri è come un desiderio da cullarsi un giorno dopo l'altro ma che la si consideri come una spinta all'azione o alla meditazione, una traversata oceanica, per ogni velista, ha un significato simbolico che è unico. La tecnica necessaria per affrontare traversate oceaniche non ha

regole, non c'è strumento scientifico che riveli il richiamo del mare, ma quando viene, nessun uomo può resistergli. Per quel che posso rammentare di me stesso, compresi subito che prima o poi avrei attraversato l'Atlantico. La mia era una scelta di vocazione per la navigazione in solitario, avvantaggiata dal presupposto che ho rispettato i miei programmi come li avevo impostati. Spesso si vedono fallire cro-

chiere di pochi giorni ancor prima di mettere piede a bordo. Il come di una traversata oceanica è semplice ma il perché va ricercato nel subconscio. Ora che avete la carica giusta nessuno potrà fermarvi, la scelta della barca, che sia piccola o grande, non ha importanza, il punto fondamentale è che sia solida, progettata bene, sicura. La scelta della rotta giusta e della stagione più propizia viene studiata sulle

carte meteorologiche (edizione americana chiamata Pilot-Chart). Le informazioni che si ricavano sono di importanza fondamentale per preparare una crociera in piena sicurezza: trattasi di dodici carte, una per ogni mese dell'anno che per ogni zona considerata raccolgono statistiche di dieci in dieci anni.

Chi vuole verificarsi in questo tipo di navigazione, è presumibile che abbia un buon bagaglio di esperienza, che abbia maturato quella certa sensibilità, che abbia raggiunto una sicurezza tale da conoscere i propri limiti. Il segreto sta nel calcolare e prevenire ogni situazione per rimanere in un margine di sicurezza. Spesso il successo di un viaggio è basato sulla sua preparazione accurata e meticolosa. Affrontare una tempesta resta un'avventura individuale, considerato che si può contare solamente sui mezzi di bordo. Tale fatto va preso in considerazione seriamente e parecchio tempo prima.

In oceano le burrasche non si scatenano senza preavviso. Conoscendo il tipo di cielo è possibile prevedere qualsiasi colpo di vento. L'apparizione dei primi cirri, che invadono progressivamente il cielo, annuncia l'arrivo di una perturbazione; più l'uncino sarà marcato, più forte sarà il vento in arrivo. È solo questione di previsioni ed in genere lo si può anticipare il giorno precedente; ci sarà tutto il tempo necessario per preparare la barca e l'equipaggio.

Come prima cosa è necessario cercare di mantenere un'attenta navigazione stimata, visto che durante il cattivo tempo diventa un'impresa ardua prendere delle rette d'altezza affidabili. I fattori psicologici hanno un ruolo di grande importanza e ogni membro dell'equipaggio deve avere un compito ben preciso. Sta comunque allo skipper impartire ordini chiari e precisi. Bisogna mantenere l'interno della barca asciutto e ben ordinato, ogni cosa dovrà essere fissata al suo posto, perché un oggetto lasciato inavvertitamente libero può diventare pericoloso come un proiettile. Niente è più demoralizzante di un interno mal tenuto: generalmente produce un effetto disastroso anche per gli stomaci più robusti. Bisogna pensare che, senza dubbio, non si potrà cucinare prima di un certo tempo. È importante organizzarsi nel preparare delle bevande calde da conservare in

In oceano le onde si susseguono alle onde, in una rincorsa sempiterna e a bordo non bisogna mai perdere d'occhio il loro divenire per prevenirne gli effetti sullo scafo, assecondandone

opportunamente il moto col timone e scegliendo una rotta e un'andatura consone alla loro direzione. Inutile dire che qui più che altrove è opportuno l'uso della cintura di sicurezza e del giubbotto di salvataggio.

un thermos a portata di mano, assieme ad una alimentazione energetica (cioccolato, frutta secca, miele, biscotti) facile da mangiare durante i turni di guardia. Inoltre, nella cambusa non dovrebbero mai mancare dei cibi da scaldare solo con l'aiuto del forno: pasti caldi e sostanziosi tirano su il morale e danno un recupero fisico maggiore all'equipaggio. Dopo essersi assicurati che ogni osteriggio sia ben chiuso, controllare le prese a mare degli scarichi dei lavelli e dei wc, che siano ben chiusi per evitare la sorpresa dei ritorni d'acqua attraverso i colli d'oca. Le cinture di sicurezza vanno indossate prima dell'uscita dal tambuccio e i moschettoni agganciati al life-line, cioè alla draglia longitudinale stesa in coperta che corre da prua a poppa. I sacchi delle vele pesanti vanno portati in coperta e ogni cosa fissata al punto giusto (autogonfiabile, tangoni ecc.); inoltre va ritirato sotto coperta tutto ciò che non è indispensabile.

Chi rimane in pozzetto dovrà legarsi con cime corte e robuste, in modo da non subire strappi violenti che potrebbero procurare dei seri guai. Coloro che lavorano in coperta hanno bisogno di avere i movimenti liberi, dovranno perciò legarsi con due cime con i rispettivi moschettoni. La prima avrà una lunghezza di due metri; agganciata al life-line permetterà di far correre il moschettoni senza dover mai staccarlo. La seconda avrà circa un metro di lunghezza ed il suo moschettoni sarà agganciato ad un punto solido delle manovre fisse, all'altezza della vita, sia che si lavori a prua al cambio di una vela, sia che si prendano dei terzaruoli ad un golfare dell'albero, in modo che nel brusco movimento della barca non si venga catapultati fuori delle draglie. È necessario che queste operazioni vengano ripetute molto tempo prima dell'avvicinarsi del tempo cattivo, per abituar l'equipaggio a muoversi a



suo agio.

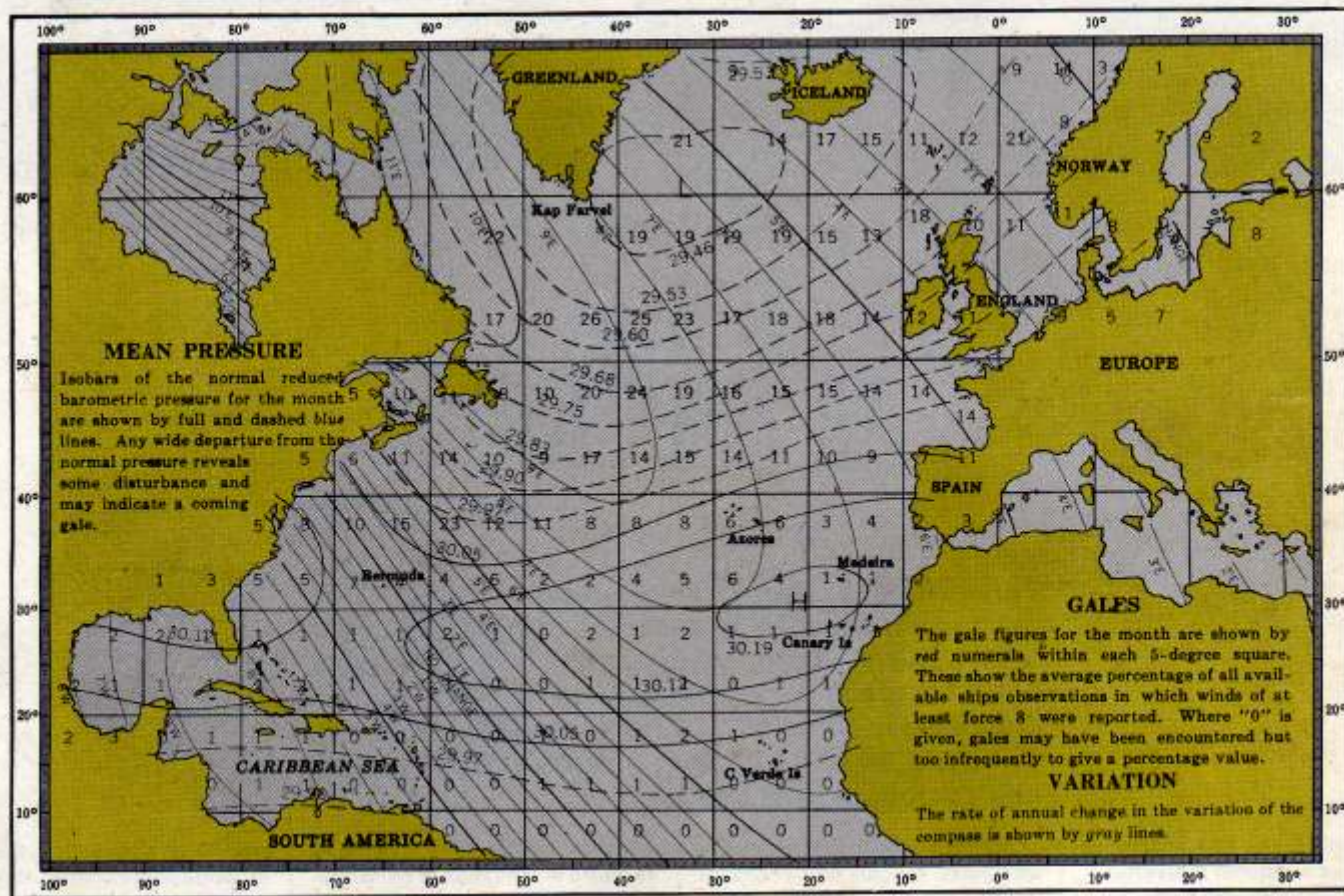
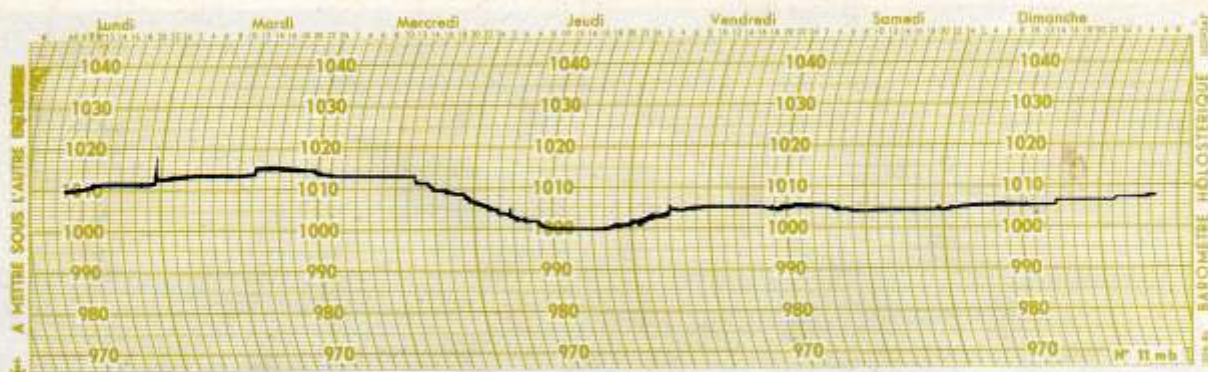
Tutto dipende dalle circostanze: la burrasca può prendere un andamento imprevisto. Ciò che conta è anticipare ogni fase, mai lasciarsi sorprendere a sostituire un fiocco o fare una qualsiasi manovra in un momento critico. A volte una stessa manovra, se fosse stata decisa pochi minuti prima, si sarebbe eseguita rapidamente in un margine di sicurezza calcolato, senza mettere a repentaglio l'uomo impegnato e le attrezzature. Le vele si danneggiano maggiormente sbattendo con la furia del vento che essendo impiegate nella loro funzione. Il barografo (barometro scrivente) è di grande utilità poiché permette di non farsi prendere alla sprovvista. Questo strumento prevede l'avvicinarsi di una de-

pressione superiore a forza otto con la caduta verticale dell'ago di quattro millibar, almeno quattro ore prima, ma è durante la burrasca che la sua funzione è molto preziosa: una piccola ma brusca discesa segna immancabilmente il rinforzare del vento venti minuti prima.

Le difficoltà di una navigazione variano nelle diverse andature. Se bisogna avanzare di bolina nella furia della burrasca, finché lo stato del vento e del mare lo permettano, l'attacco di mura dei fiocchi dovrà essere molto alto perché i colpi di mare non sfondino le vele, orzando di fronte all'onda per ridurre l'impatto e pugnando sul suo dorso per riprendere velocità. La vita sotto coperta diventa più penosa, specie quando la barca cade nel cavo

dell'onda fermandosi con tutta la sua potenza, spostando un'intera massa d'acqua e mettendo in punto critico le sue attrezzature che vibrano.

Con la barca sottoposta a sforzi tremendi, si è costretti a prendere un'andatura più larga ed è necessario sentire il momento in cui la barca sta dando tutta se stessa. Bisogna cercare di ridurre la velocità, cazzando la scotta sopravvento si porterà l'attacco di bugna verso l'interno; si assume in questo modo un'andatura di sicurezza verso la cappa filante. Questa posizione d'attesa va presa quando si percepisce che la forza del vento e del mare non consente più di continuare ad avanzare di bolina. Uno sloop o un cutter possono prendere la cappa con randa terzaruolata al-



l'ultima mano, fiocco a collo e barra sottovento. In questo modo la barca continua ad avanzare lentamente scadendo parecchio. Nel caso di un ketch o goletta, acquistano un assetto più equilibrato avendo un piano velico più distribuito. La barca sarà sottoposta a minori sforzi, il suo scarroccio crea sopravvento allo scafo una remora (piccole bolle d'aria) che contrasta la violenza delle onde.

Non terrei in considerazione la cappa sull'ancora galleggiante a secco di tela, un'operazione molto laboriosa da attuare senza trarne dei vantaggi: la barca avrà solo la tendenza ad indietreggiare, mettendo così in serio pericolo il timone.

La differenza tra una burrasca e una tempesta è che nel primo ca-

In alto: il grafico tracciato dal barografo di bordo della barca di Federico Idi il 28 agosto 1978, durante una traversata atlantica. Gli sbalzi di pressione vanno tenuti opportunamente d'occhio per capire cosa porterà il tempo anche a breve scadenza. Qui sopra: riproduzione parziale di una pilot chart, nella quale sono riportati i dati relativi alla pressione barometrica normale e alla frequenza di tempeste durante i vari mesi e per i vari settori.

so con vento forza otto, nove, da trenta a quarantacinque nodi, si può mantenere il controllo della situazione, cercando di prendere sotto l'angolo migliore i frangenti delle onde, in particolare si pratica la fuga rapida, mantenendo la propria barca a quindici o venti gradi dal vento in poppa. Nel secondo caso, una barca che scappa alla tempesta a velocità troppo sostenuta può rovesciarsi per l'eccessiva velocità scendendo da un'onda. Uno dei pericoli mag-

giori è di partire in strarzata e finire rovesciati dalle tonnellate d'acqua dell'onda successiva. Se si naviga troppo lentamente si corre il rischio di essere superati da un frangente che passa sopra il pozzetto con conseguenze disastrose.

Ricordo ancora i particolari di una tempesta che presi parecchi anni fa sotto le Bermude in un periodo invernale, in un punto dove la percentuale delle burrasche superiore a forza otto era

molto elevata. Da oltre cinquantasette ore fuggivo in quell'oceano scatenato con la sola tormentina, montagne d'acqua come muri verticali avanzavano ininterrottamente. Ero pietrificato di fronte ad uno spettacolo così sovrumano, una forza selvaggia di sopravvivenza mi teneva in vita. Di notte le creste dei frangenti erano di un colore verde fosforescente e non avevo mai visto niente di così mostruoso. Al terzo giorno la spossatezza aveva vinto, a stento recuperai la piccola vela di prua, aprii il tambuccio e mi lasciai scivolare sul pagliolo. La "Croce del Sud" a cappa secca scarrocciava a tre, quattro nodi di velocità. La barca era in balia degli elementi e tutto ciò che si poteva fare era di organizzarmi e resistere.