



A palo secco, con raffiche ben oltre i 60 nodi... meglio non trovarsi sopravvento a quell'isola!!!

In questa pagina:

- prevedere;
- cosa significa maltempo – dove trovarsi;
- la barca;
- l'alimentazione e il mal di mare;

[Clicca qui per i paragrafi:](#)

- [l'equipaggio;](#)
- [le tecniche.](#)

Prevedere il maltempo

Le moderne tecnologie e l'attendibilità delle previsioni meteorologiche, abbinate a una corretta analisi di quello che ci circonda, offrono oggi ben poche scuse a colui che si dichiara sorpreso dall'arrivo di condizioni meteo spiacevoli, ovvero con venti superiori a 34 nodi (forza 8). In ogni singolo angolo del Mediterraneo una semplice radio VHF può captare bollettini e avvisi di burrasca e temporale. Basta tenerla accesa sul canale 16 e ascoltare gli avvisi preceduti dalla parola 'securité'. Per non parlare delle eccellenti previsioni disponibili su internet valevoli fino a 5 giorni, praticamente il tempo necessario ad affrontare ogni traversata nel nostro complesso mare. Tali potenti mezzi valgono comunque pochino se non ci abbiniamo il nostro buon senso, unito alla pazienza e autodisciplina necessarie per osservare periodicamente ciò che ci circonda. Quindi ricapitoliamo tutti gli strumenti a nostra disposizione.

1. Internet. Offre una montagna di dati, praticamente uguali a quelli a disposizione del migliore meteorologo o tattico di regate d'alto mare. Qualora possibile, connettersi e stampare una previsione di breve e medio termine.
2. Radio: bollettini italiani per tutto il mediterraneo sul canale 68, bilingue. Non eccelsi ma continui. Se possibile cercate le previsioni francesi, o quelle della BBC. Tenete sempre acceso il canale 16, dal momento che ogni avviso di burrasca viene trasmesso con anticipi abbondanti.
3. Il barometro: è uno strumento fantastico e certamente tra i più preziosi su una barca. Misura la pressione atmosferica, che è mediamente di 1016 millibar (o hectopascal, come dicono i francesi). Quello che conta non è tanto il suo valore in un certo istante, quanto la rapidità del suo movimento. Per questo ogni barometro ha una lancetta scura che il capitano prudente sovrappone a quella mobile ad ogni lettura (meglio se si facesse a intervalli regolari segnando il valore sul libro di bordo, che a questo serve). Se la pressione scende, sono generalmente in arrivo venti più caldi e umidi dai quadranti meridionali, come lo Scirocco e il Libeccio. Ciò è dovuto al fatto che la terra gira, e anche in fretta, e quindi l'aria non si sposta semplicemente dall'alta alla bassa pressione, ma crea un movimento circolare antiorario, che sembra un vortice. I venti possono essere preceduti e accompagnati da un fronte caldo, che date le sue caratteristiche non è tra i preferibili dal marinaio,





visto che è umido, appiccicoso, con piogge possibili e a volte violento. Di buono c'è che arriva abbastanza lentamente. Se invece sale sono in arrivo venti freddi e secchi da nord, come il maestrale, Di buono c'è che portano il bel tempo, di cattivo che sono spesso molto violenti e possono durare a lungo. Ma ciò che conta di più è la rapidità del movimento della lancetta, che riporta la vicinanza delle isobare sulle carte meteo: una variazione di 2/3 millibar in un'ora sono una informazione che non si può snobbare senza sperare di passarla liscia. Di solito è il movimento ascendente a essere più rapido, come accade nel fronte freddo che accompagna il Mistral. Una attenta osservazione del barometro può anche aiutare a prevedere i temporali, così pericolosi e frequenti in ogni stagione, specie nelle prossimità delle nostre isole maggiori, e così forti e improvvisi come in Sicilia. Classico alle Eolie il temporalone di agosto, che, apparentemente improvviso, scarica raffiche di 50 nodi sui malcapitati velisti all'ancora.

4. Le onde: il vento gira intorno alla depressione, ma le onde vanno diritte, quindi spesso arrivano prima. Se notate che inizia a formarsi un'onda, magari dalla zona aperta dell'ancoraggio, è probabile che il vento le segua. Questo vale anche per i temporali. Se arrivano sempre più alte e frequenti, arriverà il vento quasi sicuramente dalla stessa parte.

5. Il cielo: lo studio delle nuvole è molto complesso e riempie libri interi. Un cielo che si appesantisce, si opacizza, con cirri alti che lo precedono e che inizia a formare aloni intorno alla luna o al sole, è foriero di fronte caldo, venti meridionali e umidi. Tra i fronti ci sono groppi e occlusioni, con raffiche, temporali, venti variabili e cieli opprimenti. Il fronte freddo è annunciato dai cumulonemi, quelle belle nuvolone che sembrano funghi atomici e sotto i quali le raffiche non scherzano. E' l'aria fredda che fugge verso l'alto dopo essere precipitata in mare come fronte freddo. Mano a mano che il fronte avanza lascia spazio a quelle belle nuvolette bianche e puffose, sempre più rade, fino al bel tempo.

6. La temperatura: come già chiaro, se sale rapidamente arriva un fronte caldo, se scende di colpo si è in un fronte freddo. Ogni variazione brusca è sospetta.

7. L'umidità: idem come sopra, ogni variazione repentina è sospetta, e di solito un aumento si accompagna al fronte caldo mentre l'aria secca a quello freddo.

8. Le proprie sensazioni: non sottovalutate le vostre sensazioni e la vostra sensibilità. In fondo in fondo siamo degli animali, e loro il tempo lo sentono arrivare. Sempre.

Cos'è il maltempo – dove trovarsi

Tutto è relativo. Così anche la gravità del maltempo, che è relativa alla nostra posizione in mare. Posto che un buon porto è la posizione migliore, vediamo quali altri fattori vale la pena considerare; - acqua sottovento: più ce n'è meglio è. Una delle migliori tattiche per affrontare le onde è correre nella loro direzione. Ovviamente tale opzione dipende dal fatto se si vada o meno nella direzione giusta e da quanto spazio c'è per farlo. La quantità di mare sottovento è anche un supporto non indifferente alla tranquillità;

- acqua sopravvento: più si è vicini a terra, meglio è, dal momento che se anche la terra non ferma il vento (anzi a volte lo accelera), comunque ferma il mare. In caso di incertezza allungate le rotte in modo da passare vicino alla terra (sopravvento). Un classico è la rotta tra la Costa Azzurra e il Sud Italia: si resta più vicino possibile alla Corsica e alla Sardegna, poi si attraversa.

- distanza dai porti sottovento: ci sono porti dove è molto difficile entrare con mare brutto, altri dove è difficile entrare di notte, e altri dove per entrare è necessario conoscere bene le caratteristiche. Se il porto è sottovento e il tempo è molto brutto, sarà difficile rimediare a un errore di atterraggio. Un errore sarà a questo punto troppo definitivo. Quindi se decidete di seguire le onde e correre verso il porto, assicuratevi che sia facile entrarvi con ogni tempo, che i fondali intorno siano adeguati, che qualcuno per radio vi stia ascoltando (stabilite contatto radio con la capitaneria per istruzioni e assistenza), che conosciate esattamente il punto di entrata. Tenete presente che avrete solamente un tentativo, quindi sarà il caso che non sbagliate.

- distanza dai porti sopravvento: cercate di avvicinarvi senza usare troppo il motore, facendo dei bordi lunghi per non affaticare troppo barca e motore. Assicuratevi che la barca possa manovrare all'interno del porto, dal momento che a volte il vento rende le manovre difficili, se non impossibili. Stabilite contatto radio con la capitaneria per istruzioni e assistenza. Usate tutti i parabordi che avete e abbiate le cime d'ormeggio pronte e l'equipaggio ben istruito.

- presenza di correnti e bassifondi: le correnti, specie se contrarie al moto ondoso, hanno un affetto terribile sulle onde, che si accorciano e frangono. Evitate quindi tali luoghi (canali, stretti e simili). Bassifondi: sappiate che l'onda inizia a sentire il fondo quando la profondità dell'acqua è minore della metà della lunghezza dell'onda. Se quindi un'onda è lunga 50 metri, sarà sensibile a un fondo di 100. Bene, abbiamo visto passare dei bei groppi con pioggia e umido, aria calda e venti meridionali forti, il bollettino da avviso di burrasca da ovest nord ovest, il barometro è sceso parecchio e ora è stabile, l'onda da suovest è lunga e inizia a vedersi un'onda incrociata da nordovest, sta arrivando il Mistral. Non è il momento giusto per uscire dal porto o attraversare le Bocche di Bonifacio. Maltempo vuol dire vento sopra i 30 nodi, con le onde che crescono sempre di più e quelle belle creste che iniziano a rompersi e a formare strisce bianche tra le onde. Qualsiasi vento sopra i 35 nodi è brutto, e molto, ma sono le onde che fanno paura e sono





pericolose. Se proprio dovete trovarvi in mare, cercate di essere sottovento a un'isola molto grande e non troppo alta (si creano raffiche più forti), ma tenete presente che anche solo due miglia al largo, con vento da terra, possono essere molto, molto lunghe da recuperare. A volte si deve rinunciare. Se vi trovate vicini alla costa, cercate di raggiungerla con bordi lunghi con pochissima randa, un minimo di fiocco, e un poco di motore; è sempre meglio che rischiare di fondere il poveretto sbattendo diritti sulle onde. Comunque se il vento soffia sopra i 50 nodi da terra e siete più di un miglio lontani dalla costa, la vedo dura. In ogni caso è sempre tener ben presente che il pericolo viene dalle onde, e non troppo dal vento, sempre che siate stati giudiziosi e abbiate ridotto la vela in modo che il vento non se la porti via. Sappiate che una bella raffica di vento a 50 nodi può far esplodere ogni vela che capiti sul suo cammino, anche quelle rollate ma non proprio benissimo (succede nelle migliori famiglie)! Se ci troviamo all'ancora e il vento arriva dal lato scoperto, bisogna immediatamente lasciare l'ancoraggio, visto che più tardi l'unica via d'uscita potrebbe essere la spiaggiata. Aspettare che le cose migliorino è sempre un grosso errore, e la pigrizia può costare la vita di sé e dell'equipaggio. La cosa più importante è mettere la terra, anche solo pochi metri di sabbia, o addirittura un bassofondo, tra la propria barca e le onde, e aggrapparvicisi con tutti i ferri che si hanno.

La preparazione della barca

Ci sono, ovviamente, barche più o meno robuste e adatte ad affrontare il maltempo, ma descriverle esula dalla competenza di queste note, dedicate per lo più a chi noleggia. Basti solo tenere presente che le grosse finestre, che vanno tanto di moda, **non** possono reggere l'urto di una grossa onda. Vediamo qui come preparare qualsiasi barca per affrontare condizioni dure.

1. E' essenziale che non entri acqua, quindi chiudere boccaporti e oblò, tambucci e prese d'aria (magari con del nastro telato), tutti i gavoni, anche quelli che non hanno accesso all'interno, e qualsiasi cosa che possa trattenerne acqua. Nel dubbio, nastrate. Assicuratevi che lo sportello della catena sia ben chiuso. Infilate stracci o sacchetti o un bel tappo nel foro della catena dell'ancora.

Prese a mare: chiudere quelle non necessarie, ad esempio decidendo di usare solo un bagno, quello più vicino al tambuccio; chiudete le prese al mare dei lavandini, lasciando aperto solo quello della cucina, che di solito sta in mezzo. In pratica tenete aperti: lavandino cucina, motore e WC centrale sopravvento.

2. Assicuratevi che l'acqua del pozzetto esca liberamente dai fori predisposti.

3. Fermate e legate il meglio possibile tutto ciò che potrebbe spostarsi sia all'interno che fuori, ivi incluse le cime e le scotte, che vanno legate. Chiudere cassette, mobili, tutto quanto può volare. Se necessario e in dubbio, nastrate.

4. Preparate le 'lifelines' da poppa a prua e senza ostacoli;

5. Distribuite gli arnesi e le cime per legarsi alle lifelines;

6. Riducete la velatura al minimo, possibilmente senza restare a palo secco. E' sempre utile avere manovrabilità (quindi velocità relativa sull'acqua. Tormentina (meglio se sulla trinchetta) e randa Svedese sono una accoppiata fantastica. Ricordate che la randa svedese spesso ha la sua speciale canalina. Chiudete la randa avvolgibile, è troppo pericolosa. Se avete il fiocco avvolgibile, riducetelo al minimo e poi per sicurezza bloccate il tamburo in modo che non si possa svolgere accidentalmente.

7. Cima dell'avvolgifiocco: fatela passare direttamente su un winch o una bitta, visto che i bozzelli che di solito si usano sono patetici e possono saltare.

8. E' essenziale assicurarsi, in caso di vele avvolgibili, che non si possano svolgere accidentalmente.

9. Accendete frequentemente il motore, per assicurarvi che non entri acqua dallo scarico e che le batterie restino sempre accese. Accendete il motore in abbondante anticipo prima di arrivare in porto, perchè li vi servirà.

10. Accendete la **radio sul canale 16** e prendete contatto con le barche intorno a voi o la guardia costiera per verificare le condizioni di porti e altre barche nelle vicinanze; l'uso della radio in condizioni di emergenza è descritto nelle nostre [pagine sulla sicurezza](#);

11. Fissate bene l'ancora. Se le avete, predisponete le sartie volanti e lo strallino della tormentina. Verificate di avere il riflettore radar e accendete la luce tricolore in caso di mancanza di visibilità;

12. Se avete il radar, verificate la presenza di navi nei dintorni con una certa frequenza, perchè la visibilità viene spesso a mancare all'improvviso;

13. Predisponete sul GPS i waypoint relativi ad almeno 3 o 4 alternative (porti, approdi, luoghi riparati e sottoventi) in modo che vi sia semplice dirigerVICISI;

14. Memorizzate il più possibile, sulle carte, le caratteristiche delle vostre possibili mete;

15. Verificate di sapere dove si trova la barra di emergenza del timone;

16. Portate a bordo il tenderino e legatelo bene, a testa in giù. Se avete una tanica d'acqua (dovreste) di quelle da 20 litri, riempitela d'acqua dolce e legatela al tenderino;

17. Fissate bene il fuoribordo e in più legatelo con una cimetta;

18. Ammainate bandiere troppo grosse, quando sbattono danno sui nervi;

Affrontare il maltempo - parte seconda





In questa pagina:

- preparazione dell'equipaggio;
- le tecniche di navigazione

Clicca qui per i paragrafi:

- [prevedere](#);
- [cosa significa maltempo – dove trovarsi](#);
- [la barca](#);
- [l'alimentazione e il mal di mare](#).

Mal di mare e alimentazione

La sensibilità al mal di mare è un fattore personale. In linea di massima il 10% della popolazione lo soffre in modo cronico (quindi niente barca), un altro 10% ne è immune (ho visto gente capace di dormire sbattendo continuamente tra la cuccetta e il soffitto della cabina di prua), un altro 10%-15% tende invece a soffrire di **Sopite syndrome**, un disturbo poco conosciuto, pare anch'esso originato nell'orecchio interno, che causa sonnolenza, cambi di umore e stanchezza. Per chi soffre di quest'ultimo disturbo non ci sono indicazioni certe e si dubita ci sia un collegamento con la dieta.

Per il restante 60% degli umani, il mal di mare è una realtà che si combatte con diversi accorgimenti, che come tutti sanno iniziano dallo stomaco. Tenete presente che comunque bisogna mangiare e **soprattutto bere**.

1. Evitate bevande gasate, alcoliche, troppo dolci, troppo zuccherate;
2. Evitate cibi troppo dolci o difficilmente digeribili, come il latte, e tutto quello che tende a lievitare o affaticare lo stomaco;
3. Vanno bene: focaccia, acciughe, salato, gallette, mele, limone, pasta e tutto quello che tende ad assorbire gli acidi gastrici.
4. Dieta da tempesta del sottoscritto: mele, acqua e limone, focaccia, barrette energetiche.
5. Controllate i vostri movimenti ed evitate movimenti bruschi, non leggete all'interno, state sdraiati, non lavate i piatti, evitate di comprendere cose che si muovono nel vostro campo visivo;
6. State all'esterno, ma **ben legati**.
7. Non fumate nè usate sostanze tossiche;
8. Non scaldatevi bevendo superalcolici, tanto sono vasocostrittori e il freddo lo aumentano
9. E non preoccupatevi, prima o poi tutto passa.

Preparazione dell'equipaggio

Superare in sicurezza un periodo di maltempo è a nostro giudizio piu' una questione di corretto approccio psicologico e attitudine piuttosto che di pura preparazione tecnica o esperienza. Pochissimi supervelisti hanno affrontato ogni possibile situazione meteo e di emergenza. Alcuni di loro sono divenute autorità e su di tutti svetta Adlard Coles che ha messo a disposizione dei navigatori la sua conoscenza nel libro **'Heavy Weather Sailing'**. Piu' che un manuale, una vera bibbia. Dalla lettura del libro cio' che piu' colpisce sono la pacatezza, la riflessione e il tono decisamente opposto alla passionalità che verrebbe automatica nel trattare la furia degli elementi. Sarà che è inglese. In ogni caso partiamo da alcune verità:

- per affondare una barca ben costruita e preparata a causa del Maltempo (già sappiamo che la principale causa di incidenti in mare non è il maltempo), ci vuole un mare che davvero di rado si vede nel Mediterraneo. Non dimentichiamo che l'80% delle barche abbandonate è trovato ancora galleggiante.

- prima o poi la buriana passa;

- il **buon senso** è lo strumento principale che abbiamo, basta usarlo;

- gli esseri umani sanno trovare risorse anche nei momenti piu' difficili.

Quindi si inizia dall'ovvietà: non farsi prendere dal panico. E' assolutamente necessario che chi ha il comando dell'imbarcazione sia calmo, non mostri panico e sappia il da farsi. O per lo meno che dimostri di sapere il da farsi. Non appena possibile, e con un certo anticipo, riunire l'equipaggio e descrivere il da farsi, **mostrandosi sempre assolutamente calmi**, anche se solo in apparenza. In questa fase:

- distribuire le **cinture di sicurezza** (e non i giubbotti di salvataggio, per quanto vi siano in commercio delle combinazioni ideali delle due cose) e assicurarsi che tutti le sappiano usare. Mi raccomando, non fissatele alle draglie ma alla lifeline (che dovrebbe correre libera da poppa a prua), o al blocco che sorregge il timone. L'ideale sarebbe un cavo che consente di raggiungere facilmente timone, winch e tambuccio senza staccarsi. Se vi cresce una scotta, tendetela e fissatela bene tra il tambuccio e qualche punto dietro al timone, così da poter muoversi in pozzetto senza rischi.

- assegnare dei **turni** o al timone o di guardia a seconda delle necessità; è consigliabile che ci sia sempre qualcuno all'esterno anche se la barca è in cappa. A nostro giudizio, a meno che qualcuno non sappia nemmeno tenere in mano un timone, non è strettamente necessario il doppio turno all'esterno, specie in cappa; assegnare anche turni per cucinare. **Tenere occupato l'equipaggio è essenziale**. Cucinare, fare il punto, esaminare i porti vicini, monitorare vento e tempo, monitorare la radio, il barometro, la velocità, insomma, a meno che il mal di mare non sia troppo forte, meglio non buttarsi in cuccetta. Mantenere quanto piu' possibile i ritmi normali, **osservare, elaborare, testare, capire**. E' un'esperienza difficile ma assolutamente utile.

- in questa fase è utilissimo continuare a monitorare il comportamento della barca e la velatura per mantenere controllo e stabilità con la minima velatura possibile. E' quindi necessario che un secondo membro dell'equipaggio sia vestito e pronto a uscire per ridurre velatura o effettuare le manovre;

- ma soprattutto, lo ripetiamo fino allo sfinimento: **calma, osservazione del tempo e della barca, sperimentazione e analisi**.

Le tattiche

Decine di libri sono stati scritti sulle tattiche per navigare durante una tempesta. Quanto segue è un brevissimo riassunto di tattiche provate sulla nostra vera pelle, con una barca di 44 piedi, 14 tonnellate e costruita negli anni 70 che ha anche superato un poco piacevole capovolgimento.

Se **non c'è acqua** sottovento, ovvero il vento e il mare ci spingono verso la terra. Questo è il caso piu' difficile e purtroppo è sovente nel Mediterraneo. Nel caso una costa senza porti accessibili sia troppo vicina, dobbiamo fare il possibile per rimontare il vento o per lo meno non perdere acqua. La soluzione migliore, che è fattibile fino a oltre 50 nodi di vento e onde NON frangenti, è: vele da tempesta, quindi svedese e un fazzoletto a prua, cazzate a ferro, e motore appena avanti per gestire la situazione con bordi lunghi e larghissimi al vento. Uomo al timone per manovrare sulle onde e offrire sempre la parte solida della barca, tra 30 e 60 gradi. Evitare il traverso. Se la situazione peggiora dovete passare alla **cappa**.

Lasciando la randa un poco cazzata si riesce a perdere meno acqua. Si fa presente che, a seconda della barca, si perde acqua con una velocità variabile tra 1 e 3 nodi. Quindi effettuare i calcoli del caso e misurare con GPS la direzione e la velocità dello scarroccio.

Se c'è a bordo, questo è anche un buon momento per testare l'**ancora galleggiante**. Ve ne sono alcune moderne molto raccomandate che pare davvero inchiodino la barca. Da verificare a seconda della barca se è meglio montarla a prua o a poppa. Di solito si arma a prua ma molte barche potrebbero avere un beneficio nel montarla a poppa. Tenete presente che va armata correttamente, con una cima molto lunga che funga da ammortizzatore, date volta a entrambe le bitte.

Se **c'è acqua** sottovento ci si può sbizzarrire in po' di piu'. Posto che comunque la cappa ha il grande vantaggio che non necessita nessun uomo al timone ed è molto riposante sia per la barca che per l'equipaggio, se il vento aumenta (o se il vento porta nella direzione giusta), ad un certo punto conviene dargli le spalle e correrci insieme. Questa è senza dubbio la nostra scelta preferita, specie se la fortuna (o la pianificazione) fanno sì che la tempesta soffi nella nostra direzione. Correre con il vento e le onde riduce il vento apparente, quindi il suo impatto psicologico, e pare ovvio che tra essere travolti dalle onde e surfarci sopra la scelta è semplice, pur considerando che ci vuole qualcuno al timone - pochi, probabilmente nessuno, sono infatti i piloti automatici capaci di reggere lo sforzo e la velocità necessaria per manovrare la barca. Il timoniere, premettiamo, sarà

sfinito dopo un'ora e mezza. Ogni barca che si rispetti tende infatti a orzare, quindi basta una minima di distrazione e si finisce intraversati o peggio a pancia all'aria. Occorre quindi fare di tutto perchè la barca abbia una buona manovrabilità e che non sia orziera. Quindi giu' la randa e su solo il fiocchetto o la tormentina, e correre. L'andatura è relativamente semplice con venti compresi tra i 30 gradi da poppa nelle due direzioni.

Se il vento sale ancora, vi accorgete ben presto che lo scafo e l'albero offrono una superficie piu' che sufficiente al vento, e pertanto sarà meglio ammainare ogni vela, e assicurarsi che tutto a bordo sia ben fissato al ponte. Sarà ancor piu' difficile timonare. Qualora le onde si alzassero molto, rendendosi quasi verticali, vi accorgete che la barca, specie se moderna e leggera, tenderà ad accelerare troppo ed eventualmente rischierà di infilarsi con la prua nell'acqua dell'onda e capovolgarsi (il cosiddetto pitchpoling). Va da se che questa possibilità va evitata con tutte le forze. Per far cio' occorre rallentare la velocità della barca. Il sistema piuè usato è quello di legare materiale vario a poppa, o semplici cime, in modo da creare non solo un rallentamento ma anche una stabilizzazione della barca.

Qualora la situazione peggiorasse ulteriormente, il rischio che si inizia a correre è che le onde frangano, riversandosi sulla barca con effetti potenzialmente devastanti. Oltre a regolare al meglio la propria velocità, l'unica soluzione resta quella dell'olio. Pare che anche minime quantità di olio gocciolate a poppa abbiano un effetto quasi miracoloso sui frangenti. Ovviamente nessuno viaggia piè' con oli pesanti a bordo, ma se proprio volete provare, usate il gasolio del motore. Certo, una volta in porto non sarà facile pulire il ponte. ma magari sarete in porto proprio grazie a quel gasolio...

