



Mare da lupi, lupi di

Un antico detto sanremese recita: "se vai in guerra di una preghiera, ma dinne due se vai in mare". Motti pregni di scaramanzia nelle bocche dei marinai delle nostre coste, da nord a sud, ci fanno intendere quanto pericoloso possa essere affrontare con superficialità le nostre uscite di pesca in barca e, pressoché chiunque legga questa rivista, ricorderà almeno un'occasione in cui abbia sentito il bisogno di rifugiarsi nell'auspicio di raggiungere il porto prima possibile, magari per via di un'avaria a bordo o per l'imprevisto sopraggiungere del maltempo, mentre era a largo. Le premesse per la buona riuscita di una battuta di pesca, di una crociera in barca o di qualsivoglia attività nautica, si costruiscono però con la barca all'ormeggio. Qualsiasi barca, per quanto ben concepita e meticolosamente costruita, se non è coadiuvata dalla pruden-

za del suo armatore, rischia infatti di divenire un serio pericolo per questi e per il suo equipaggio. In mare i problemi si cerca il più possibile di prevenirli ed evitarli, prima ancora di affrontare il mare. A cominciare con la valutazione delle condizioni meteo: decidere di effettuare una battuta di pesca d'altura sfruttando una finestra di bel tempo di poche ore è da incoscienti, poiché le previsioni sono appunto tali, e come ogni proiezione basata su modelli statistici, non danno la matematica certezza dell'avverarsi di quelle determinate condizioni.

L'esperienza di condurre la propria barca con mare avverso è istruttiva e relativamente sicura, oltreché entusiasmante, se affrontata con i dovuti accorgimenti e senza sottovalutare la potenza distruttiva del mare.

 di **Benedetto Rutigliano**

Prepararsi al peggio

Può capitare (anzi, molto spesso è così!) che il maltempo anticipi rispetto al previsto per via di cambiamenti repentini di pressione o di sbalzi termici importanti. La preparazione al mare avverso si compie in porto, a partire dal giorno prima di mollare gli ormeggi. Innanzitutto, il controllo dei serraggi più importanti (prese a mare, valvole a sfera, connessioni elettriche di manette, display motori, elettronica di ausilio alla navigazione, e via dicendo) fugherà ogni pericolo di rimanere "al buio"



mare

dopo uno scossone su un'onda presa male. I tendalini, ove presenti, dovranno essere prontamente agganciabili agli appositi bottoni. Inutile poi dire che ogni carico sospeso dovrà essere assicurato a pagliolo o, meglio ancora, ingavonato, che qualsivoglia borsa e/o attrezzatura disposta sottocoperta dovrà essere fermata con fasce o reti di ritenuta, e che ogni porta di cabine e bagni dovrà essere chiusa. Tutti i gavoni dovranno essere accuratamente chiusi e le mensole aperte non dovranno ospitare oggetti pesanti, in modo da non arrecare danno alla barca qualora caschino in seguito ad una sbandata o ad un colpo. Può apparire marginale, ma tenere sempre puliti occhielli e matrici degli agganci dei nostri tendalini ci terrà lontani dal timone molto poco tempo, rispetto al combattere con agganci ossidati o pieni di salsedine, che ci costringeranno a bagnare plancia ed equipaggio

qualora il moto ondoso si faccia problematico. Non è una questione di comfort, ma soprattutto di tutela degli apparati di bordo che, per quanto concepiti per operare in ambiente salino, non trovano di certo tra le prescrizioni dei loro libretti di uso e manutenzione la scritta "sciacquare con abbondante acqua salata"!

La ripartizione dei pesi a bordo è fondamentale, soprattutto su barche leggere e/o piccole, poiché quasi sicuramente in condizioni di mare mosso ricorremo all'utilizzo frequente dei flaps... e se i suddetti erano già settati per compensare squilibri di pesi mal distribuiti, la sbandata è garantita!

Per salvare barca ed ossa

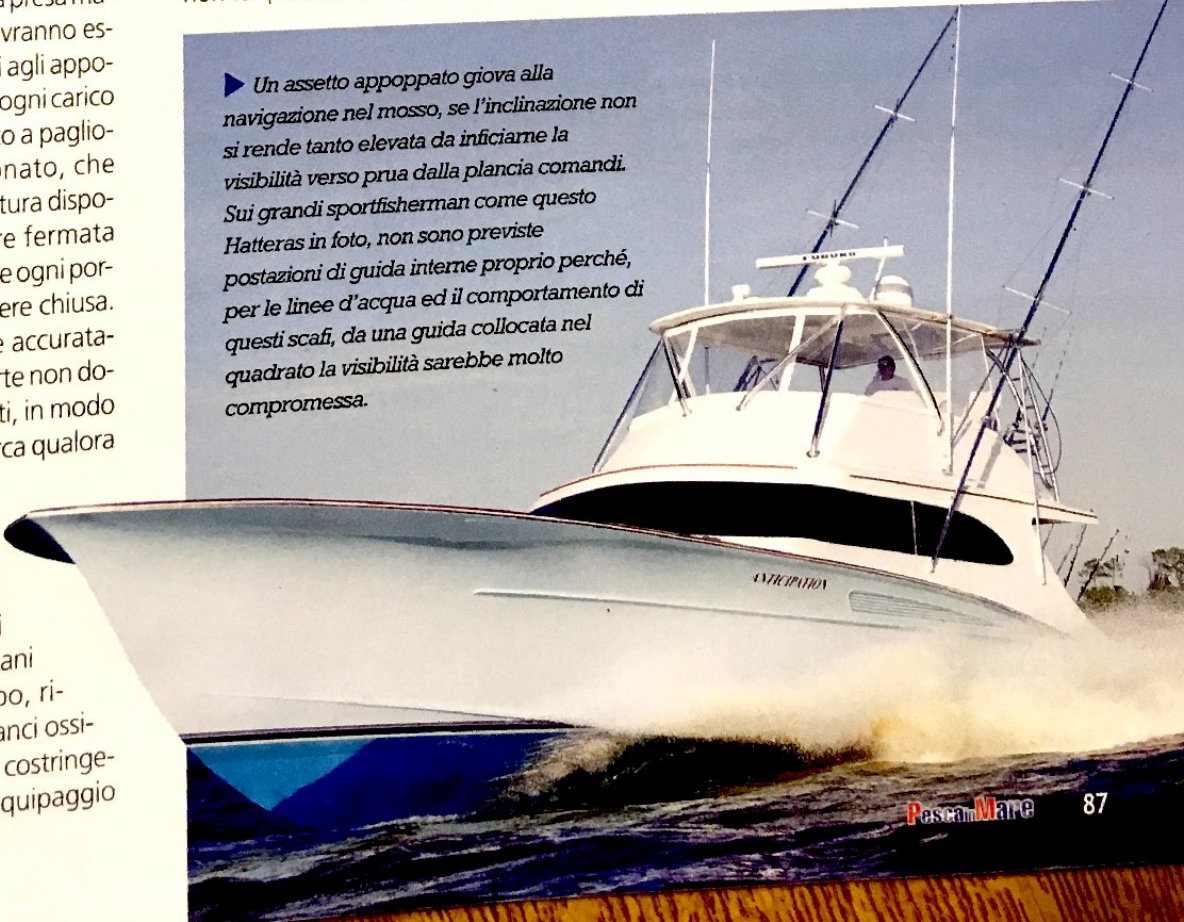
I correttori d'assetto divengono un prezioso strumento preventivo e risolutivo in condizioni marine avverse, poiché sopprimono a contingenti problematiche relative ad un non perfetto bilanciamento dei pesi a bordo (es. serbatoi di carburante scarichi, stivaggi non centrati, ecc.). Ovviamente, i flaps si possono adoperare solo se funzionano! Dunque, sarà peculiare verificare la completa efficienza dei correttori d'assetto che, con mare al giardino, dovranno essere tendenzialmente retratti, mentre con mare di prua od al mascone, estesi quanto necessario per non far perdere al tagliamare il contatto

con l'acqua, pena una serie spesso incontrollata di "botte" ai nostri reni ed alle strutture dell'imbarcazione.

A tal proposito, i flaps sono importantissimi anche per garantire adeguata visibilità verso prua soprattutto quando le velocità modeste inducono molte barche ad un assetto cabrato. Per la verità, tenere la prua alta con mare mosso (soprattutto da poppa) ostacola l'ingavonamento. A volte, però, un appoppamento accentuato può essere deleterio per la buona conduzione dell'unità. Infatti, in tali casi l'obbligo di tenere una andatura prossima alla semiplanata ci costringe a ricorrere ai flaps per creare ulteriore portanza e rendere l'assetto della barca più neutro, ovvero da un lato per impedire la "caduta" in dislocamento (cosa che ci consegnerebbe in completa balia dei cavi d'onda), e dall'altro per ottimizzare i consumi ed ottenere una velocità di avanzamento omogenea.

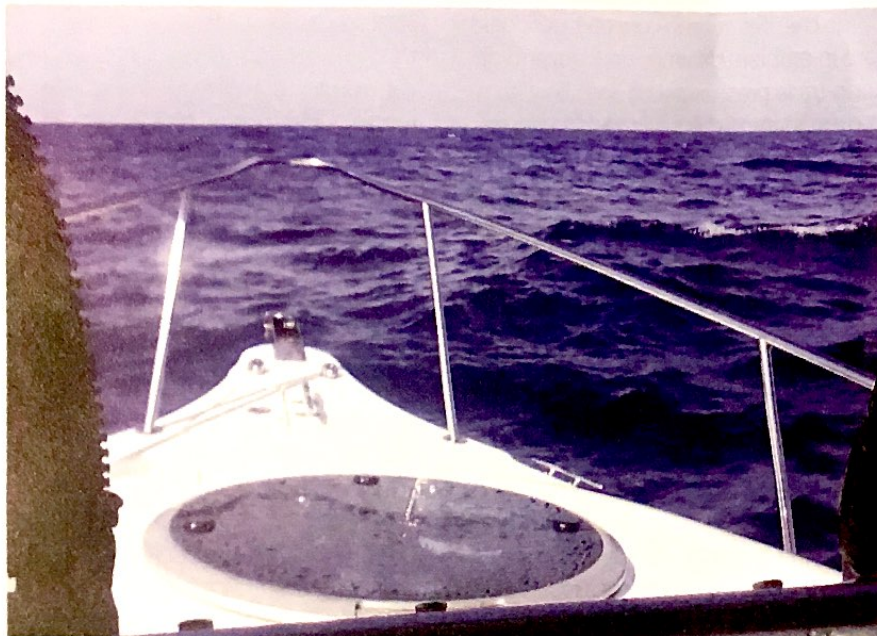
Affrontare il mare mosso

Una volta nel "fuoco", bisogna saperne uscire senza scottarsi più di tanto. Ed ecco che pochi accorgimenti dettati da istinto ed esperienza ci vengono d'aiuto. E' sempre bene affrontare condizioni marine avverse per le prime volte con qualcuno che ne abbia già dimestichezza, in modo da osservare le pratiche e le manovre da ado-



► Un assetto appoppato giova alla navigazione nel mosso, se l'inclinazione non si rende tanto elevata da inficiare la visibilità verso prua dalla plancia comandi. Sui grandi sportfisherman come questo Hatteras in foto, non sono previste postazioni di guida interne proprio perché, per le linee d'acqua ed il comportamento di questi scafi, da una guida collocata nel quadrato la visibilità sarebbe molto compromessa.

► *Mantenere una buona visibilità anche in caso di mare mosso è importantissimo per capire come prendere le onde. Se è il caso si può aprire la sezione centrale della cappottina.*



perare. Tra le prime condotte da tenere durante una traversata con mare avverso è senza dubbio un buon brandeggio. Con tale termine si indica il movimento oscillatorio operato con le mani sul timone dal conducente dell'imbarcazione, al fine di assecondare ed affrontare i marosi senza far cascare scompostamente lo scafo tra cavi e creste d'onda. E' sconsigliato impostare il pilota automatico se il mare è mosso o molto mosso, in quanto sottoporreste voi stessi e la vostra imbarcazione ad

uno stress inutile e potenzialmente deleterio per strutture ed impianti.

L'obiettivo dell'azione di brandeggio (il comfort e la sicurezza della navigazione nel mosso) è tanto più raggiungibile quanto più si riesca a prendere il mare al mascone (contro le sezioni prodiere delle murate dello scafo, in modo da poter sfruttare la caliciatura delle stesse e sfruttare una impronta di carena più estesa che prendendolo di prua) od al giardinetto (porgendo al mare le sezioni medio-

poppiere delle murate dello scafo, in modo da conservarne la direzionalità e sfruttare la spinta del moto ondoso). Un altro degli accorgimenti da osservare religiosamente durante la navigazione nel mosso è osservare, quasi con ossessione, ciò che accade a prua della nostra barca.

Un autopilota non potrà mai leggere ciò che i vostri occhi potranno scorgere dalla delfiniera fino alla linea d'orizzonte, fascia che, dunque, dovrete continuamente analizzare e scrutare per predisporre le necessarie manovre di brandeggio sul timone. Scandagliare la superficie del mare alla vostra prua vi permetterà di individuare e repentinamente schivare eventuali relitti, siano essi tronchi d'albero, barili di plastica, boe alla deriva e tutto quanto il mare avverso è in grado di rimestare e portare pericolosamente in prossimità di scafo e trasmissioni. Durante la navigazione in condimeteo avverso l'ordine perentorio del comandante a tutto l'equipaggio di restare ognuno ai propri posti dovrà essere legge inviolabile. In primis perché egli è responsabile dell'incolumità di chiunque sia ospite a bordo della propria imbarcazione; in secondo luogo perché le regolazioni di assetto, già di per sé difficoltose per via del mare mosso, non potranno diventare in alcun modo la sua principale occupazione: egli dovrà infatti essere concentrato ed impegnato esclusivamente a condurre la barca (e voi) al sicuro!

► *I moderni fisherman fuoribordo a V profonda consentono andature di assoluto rilievo anche con mare avverso. E' pacifico che si debba imparare comunque a conoscere le reazioni dello scafo, il suo comportamento con mare di prua, al mascone, al giardinetto e di poppa e la sua tendenza al rollio e beccheggio.*

