



Vacanze a bordo ...in

Agosto significa vacanze, almeno per noi naviganti mediterranei con il sale nelle vene. C'è chi attende un anno intero per godersi qualche giorno lontano dalla terraferma con i propri amici, con la famiglia o con la propria metà, alla ricerca di una cala nascosta dove poter dare calumo all'ancora e godersi un meritato relax che lasci a casa lo stress, il tran-tran quotidiano e preoccupazioni varie. Tuttavia, il mare, nostro elemento preferito, va affrontato con rispetto e con la dovuta preparazione sia mentale che "di mezzi". E mi riferisco al mezzo "barca", sul quale nulla deve essere lasciato al caso, pena la moltiplicazione delle preoccupazioni di cui appena sopra, con l'aggiunta di pericoli ai danni nostri e dei nostri cari. Dando quindi per scontato che abbiamo eseguito meticolosamente la manutenzione pre-stagionale, vediamo su cosa focalizzarci prima di prendere il largo.

L'emergenza coronavirus è quasi dimenticata e la voglia di evadere a bordo delle nostre barche è una necessità quasi terapeutica. Ecco come farlo senza, o almeno limitando, i rischi.

 **Testo e foto di Benedetto Rutigliano**

Quali ricambi?

Qui non si intende certo dover portarsi al seguito una intera officina, ma almeno le parti che più frequentemente possono

esser causa di panne per i nostri motori. Avere a bordo una scorta seppur minima di ricambi è indispensabile soprattutto nel mese di agosto, quando molte attività di riparazione sono chiuse per ferie e, nel caso in cui si renda necessario l'intervento di un meccanico, per lo meno gli darete la possibilità di effettuare la riparazione con ricambi già in vostro possesso, senza dover fare ordini che inevitabilmente dilateranno i tempi di risoluzione dell'avaria, facendo saltare completamente i vostri pia-



ni per una vacanza felice in barca.

Ecco una lista di base cui attenersi per non farsi trovare impreparati:

- Due filtri decantatori di tipo Racor, qualora siano installati a bordo.
- Due filtri carburante motore.

■ Un congruo numero di fascette metalliche di varie misure, non dimenticate quelle grandi di solito utilizzate per collettori e corni di scarico.

■ Una cassetta porta attrezzi... attrezzata.

■ Lubrificante/Sbloccante spray per uso marino.

■ Rigeneratore di contatti elettrici spray per uso marino.

■ Una scorta di olio motore per eventuali rabbocchi (come riferimento sulle quantità da portarvi al seguito considerate prudenzialmente un rapporto di 1kg di olio per ogni 1000 cc di cilindrata del/dei vostri motori).

■ Una scorta di liquido per timonerie, nel malaugurato caso di perdite.

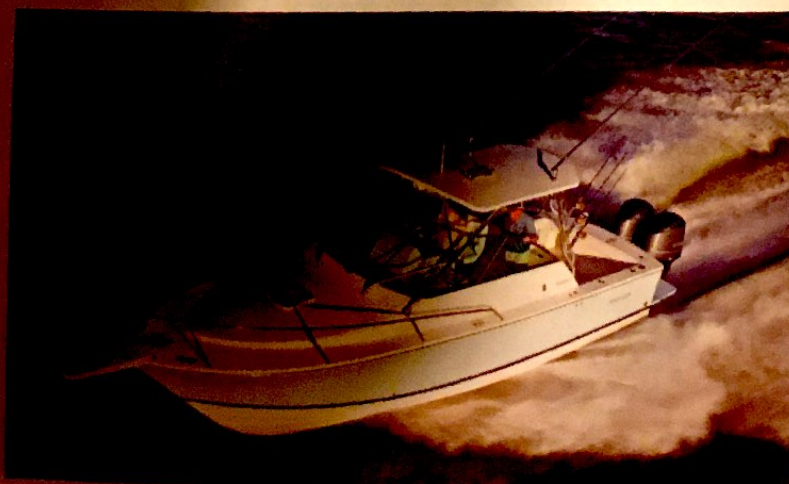
■ Un'elica di rispetto, con relative chiavi per il suo montaggio.

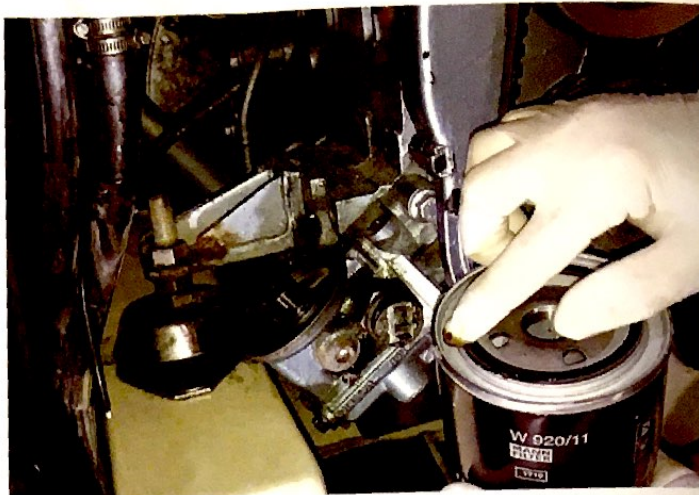
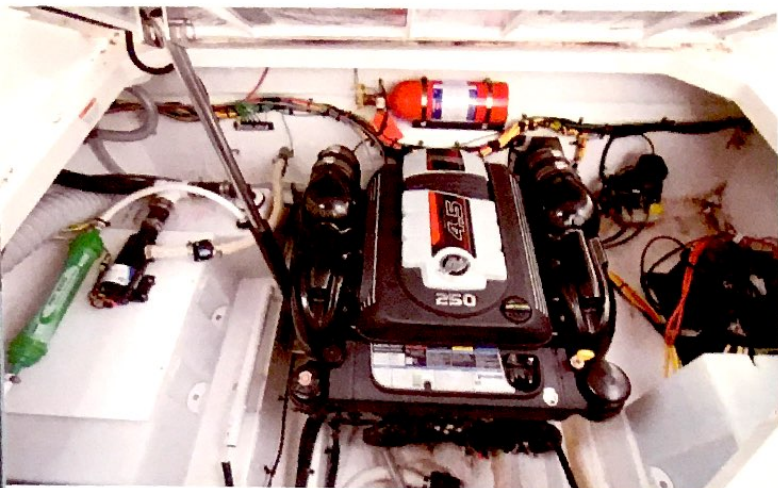
Vi sono poi una serie di oggetti ed accessori che è imprescindibile siano presenti in barca, e molti di questi si danno tanto spesso per scontati che, il più delle volte, mancano.

Ad esempio, un coltello a doppia lama è di vitale importanza nel caso serva tagliare velocemente cavi o cime che si fossero imbrigliate nelle eliche, così come un set di cime volanti di varie sezioni e lunghezza sarà utile per rinforzare gli ormeggi o per agevolare le manovre in posti barca problematici. Utili anche un parabordo libero con cima da appoggiare durante i trasbordi tra barca e barca o gli accosti barca-banchina, e un'ancora di rispetto con relativo calumo indipendente, per ancoraggi di poppa o per emergenza (non è infrequente dover tagliare il calumo perché l'ancora non si disincaglia, mentre le condizioni di mare inaspettatamente peggiorano).

La lista delle ferramenta indispensabili a bordo comprende anche una serie di grilli e moschettoni di varie misure ed un kit di fusibili. Questo è quanto sono solito portarmi al seguito in barca, ed ogni volta che mollo gli ormeggi mi auguro che nulla di quanto elencato mi serva quando sono in

► *Per ragioni ben intuibili l'estate è statisticamente la stagione con la più alta frequenza di richieste di soccorso. In caso di avaria è bene conoscere accuratamente quando e perché chiedere il supporto delle autorità marittime adibite al soccorso, ricordando che la Guardia Costiera interviene per il salvataggio delle persone, ma non dell'imbarcazione.*





► **Ordine, pulizia e rigore: non è un diktat da ventennio, ma l'imperativo che deve regnare in sala macchine. Oltre ad una manutenzione ineccepibile, però, serve una congrua scorta di ricambi essenziali (vedi sotto) per ovviare alle avarie più frequenti.**

mare, poiché significherebbe che il cantiere (ed io) abbiamo fatto un buon lavoro di preparazione alla stagione diportistica. La meticolosità nella manutenzione, tuttavia, non ci pone affatto al riparo da guasti fortuiti, ragion per cui un minimo di scorta di ricambi essenziali è utile ed a volte salvifico avere in barca, per la nostra meritata vacanza a bordo ma anche per l'incolumità del nostro equipaggio.

Richieste di soccorso in mare

Se poi, le condizioni meteomarine od il "fattore tempo" non dovessero consentirci di rimettere la barca in ordine di marcia in autonomia, sarà il caso di conoscere chi chiamare per farci soccorrere, ma anche cosa preveda la cosiddetta "legge del mare" nel caso il soccorso riguardi il mezzo e non persone in effettivo pericolo di vita.

Innanzitutto, occorre che il nostro VHF sia efficiente. In particolare che il canale 16, quello adibito alle richieste di soccorso in mare, sia funzionante per noi sia in ricezione che in trasmissione. In caso la vostra barca, per via della distanza di utilizzo dalla costa, non preveda l'obbligo di avere a bordo un VHF fisso o portatile, si utilizzerà il cellulare, componendo il numero blu 1530, adibito alle emergenze in mare. Mi sento comunque di consigliare a chiunque si allontani dalla costa a bordo di un'imbarcazione di avere a supporto almeno un VHF portatile, poiché il segnale del cellulare spesso e volentieri manca, soprattutto in prossimità di aree di trasmissione navale o di altro genere che lo oscurano.

Il noto segnale MAYDAY ripetuto tre volte

sul canale 16 indica immediata richiesta di soccorso per gravi danni all'imbarcazione e presuppone pericolo per l'equipaggio a bordo. Il segnale, per via della gravità della situazione che sottende, può essere rilanciato da una barca "ponte" qualora sia abbia il dubbio che la barca richiedente soccorso riesca a trasmettere correttamente. Qualora il canale sia occupato o la richiesta interrotta da altre stazioni, si imporrà il "Silence mayday", per richiedere assoluta priorità di utilizzo del canale per la richiesta di soccorso.

Qualora, invece, la richiesta di soccorso riguardi la barca, il Codice della Navigazione è lapidario a riguardo: l'accettazione della cima di traino equivale ad accettazione del salvataggio, e non potremmo mai dire che l'avevamo rifiutato e che non intendiamo pagare. Veniamo allora pagamento, su cui gravano spesso le più tetre previsioni: l'art. 492 del Cod. della Navigazione, a tutela del soccorritore e dello stesso soccorso, lascia alle parti la pattuizione dell'indennità di soccorso, che in linea di principio consiste in un risarcimento delle spese di soccorso. Questo è un campo spesso minato dalla disparità tra il valore della barca soccorsa e di quella soccorritrice, nel senso che potrebbe capitare che l'unica barca nei vostri pressi, che possa immediatamente portare in salvo la vostra barchetta sia un rimorchiatore od una navetta: è vero che la legge non ammette ignoranza, ma d'altro canto siete stati voi ad aver accettato il soccorso ed è parimenti giusto che l'intervenuto veda ragione delle spese so-

stenute per condurvi al porto più vicino. Per avere un'idea spannometrica, l'indennità di soccorso si aggira sul dieci per cento del valore della barca soccorsa. Nel caso, invece, la barca da soccorrere (poniamo il caso abbandonata dall'armatore per sicurezza) venga rinvenuta e portata in porto da una barca soccorritrice, qui la cifra di ristoro potrebbe (ma non deve necessariamente) prevedere un compenso per il ritrovamento, che è per consuetudine quantificata nel trenta per cento del valore della barca ritrovata. Qualora non si addivenga ad un accordo, si richiederà l'intervento di un perito e/o di un giudice per giungere ad un ac-



cordo giuridico.

Insomma, conviene certamente essere prudenti e metodici nella preparazione alla stagione al fine di evitare avarie dettate dalla nostra trascuratezza. Il costo di qualche ora in più di manodopera al rimessaggio può costare svariate volte di più, qualora vi trovaste nella necessità di stringere in mano quella agognata cima di soccorso!