

Che siano nelle classiche calure agostiane o, come fanno molto intelligentemente molti pescatori, nelle più tranquille e generose acque di settembre, si fa presto a dire: "quest'estate faccio le vacanze in barca". Prima dell'operazione spiritualmente liberatoria dello sciogliere gli ormeggi, vanno infatti usate poche ma indispensabili misure per evitare inconvenienti o, peggio, gravi incidenti a bordo che possono minare la serenità della tanto agognata vacanza estiva, o addirittura l'incolumità propria e dell'equipaggio.

Qui non ci soffermeremo nell'elencare le dotazioni che devono essere a bordo a norma di legge, per quello c'è una nutrita normativa che, chi non conosce, può procurarsi in qualsiasi modo,

La prese a mare sono un dettaglio spesso trascurato, con la conseguenza di forti ossidazioni che possono comprometterne la tenuta. La conseguenza del cedimento di una presa a mare può essere disastrosa.



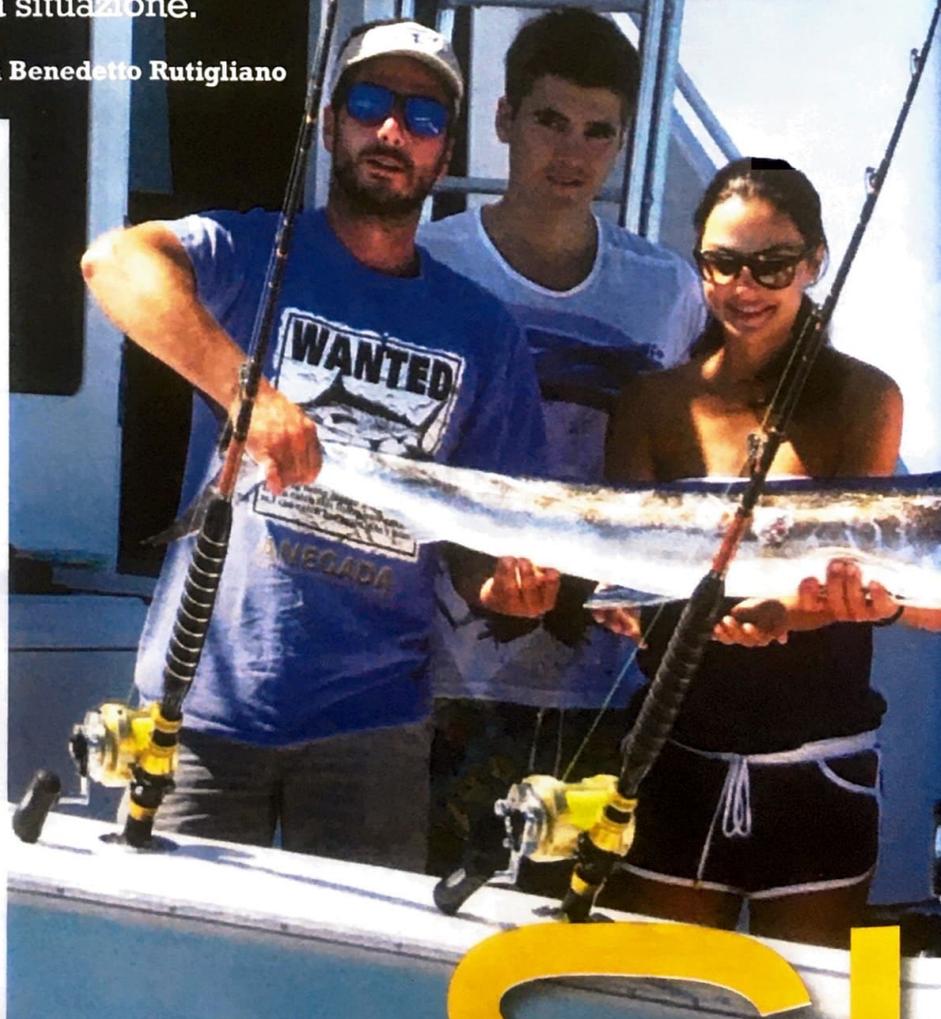
La grande diffusione della nautica facilita una certa superficialità: la barca come l'auto, metto in moto e parto. Ma il mare non è l'autostrada, e la barca richiede accortezze ben superiori. Per questo prima di partire è sempre bene fare un approfondito controllo della situazione.

 Di **Benedetto Rutigliano**

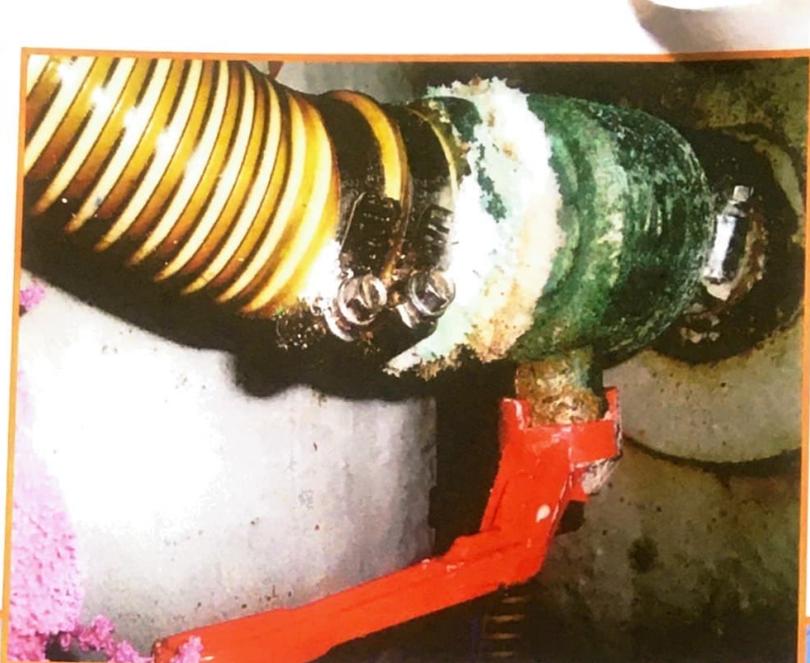
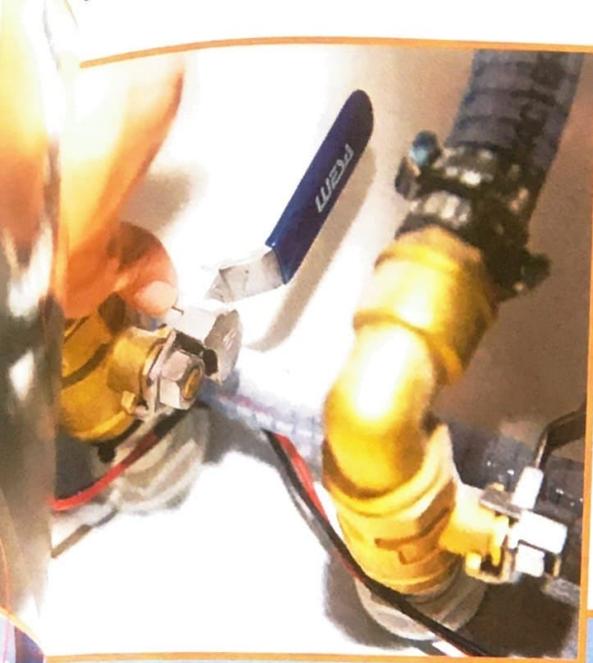
cartaceo o telematico. In questa sede rifletteremo su operazioni la cui banalità appare scontata tanto da renderle trascurabili, o addirittura inapplicate. L'esperienza insegna che per mare nulla può essere lasciato al caso, e coloro i quali hanno avuto la fortuna di non fare esperienze traumatiche e pericolose in barca, dovrebbero seguire come vangelo quanto segue.

### CONTROLLI DI ROUTINE

Partiamo dai rudimenti: prese a mare. Queste dovrebbero essere tenute in movimento a cadenza costante, diciamo almeno una volta ogni dieci-quindici giorni. E' un'operazione elementare quanto fondamentale: chiudere e riaprire le prese a mare e quelle di scarico, per far sì che le sfere o le saracinesche non si blocchino a causa di concrezioni ed incrostazioni; in



# NAVIGARE SI



questo ultimo caso, forzarle potrebbe provocare una rottura delle stesse, con esiti infausti. Dopo averle movimentate, una spruzzata di lubrificante nautico tipo CRC 6-66 o simile sull'intero corpo valvola, le preserverà da ossido e corrosione.

Questo primo controllo è in realtà da effettuarsi durante tutto l'arco del periodo di utilizzo della barca, e non solo a ridosso della partenza

per le ferie! Altrettanto banale, ma di fondamentale importanza per la sicurezza di bordo, è la verifica di trafilaggi di fluidi da motori, invertitori, generatori di corrente, vasche di contenimento (acque nere, acqua dolce, carburante). Molto spesso la risoluzione di perdite di tale fatta è una sana serrata di fascette e collarini di connessione, ma talvolta ci può esser bisogno dell'intervento di un meccanico motorista nel caso la perdita sia di lubrificante motori ed invertitori. Questo ci suggerisce che, prima di partire, un occhio esperto che faccia una rapida supervisione delle condizioni degli organi meccanici di propulsione e di supporto, fa sempre bene e, a fronte di una spesa minima data dal tempo che il tecnico impiegherà a bordo per i controlli, potremo risparmiarci ben più esosi interventi di soccorso o, peggio, di



# CURI



Le dotazioni di sicurezza sono dettate dalla legge a seconda del tipo di imbarcazione e di navigazione. Al di là delle norme non ci dimentichiamo che dalla loro efficienza può dipendere la nostra sicurezza, se non la vita.

riparazione "fuori piazza".

Un check-up di organi vitali come le pompe di sentina, tramite azionamento manuale da switch e sollevando il galleggiante di adescamento automatico, è altresì vivamente consigliato. Un controllo lo meritano, ovviamente, anche tutti gli apparati elettrici ed elettronici di ausilio alla navigazione, come trombe, luci di via e di fonda, eventuali fari di profondità, ecoscandagli, GPS cartografici e radar. Occhio al VHF, per il quale è consigliata una prova radio con altra barca a distanza certa, in modo da valutarne la limpidezza del segnale e la forza della trasmissione. Ricordiamo che il VHF, in caso di traversate, e a meno che non abbiate a disposizione un telefono satellitare, è spesso l'unico strumento di comunicazione con la terraferma. Il tutto senza dimenticare di avere a bordo una scorta di fusibili perché a volte si può finire in panne per una stupidaggine

## OCCHIO ALLE DOTAZIONI

Come già anticipato, non staremo qui a far la lista della spesa circa le dotazioni che devono esserci a bordo perché dovremmo già conoscerle. Possiamo però soffermarci sul modo di custodirle e di renderle pronte all'uso. Un giubbotto salvagente ficcato sotto il letto della



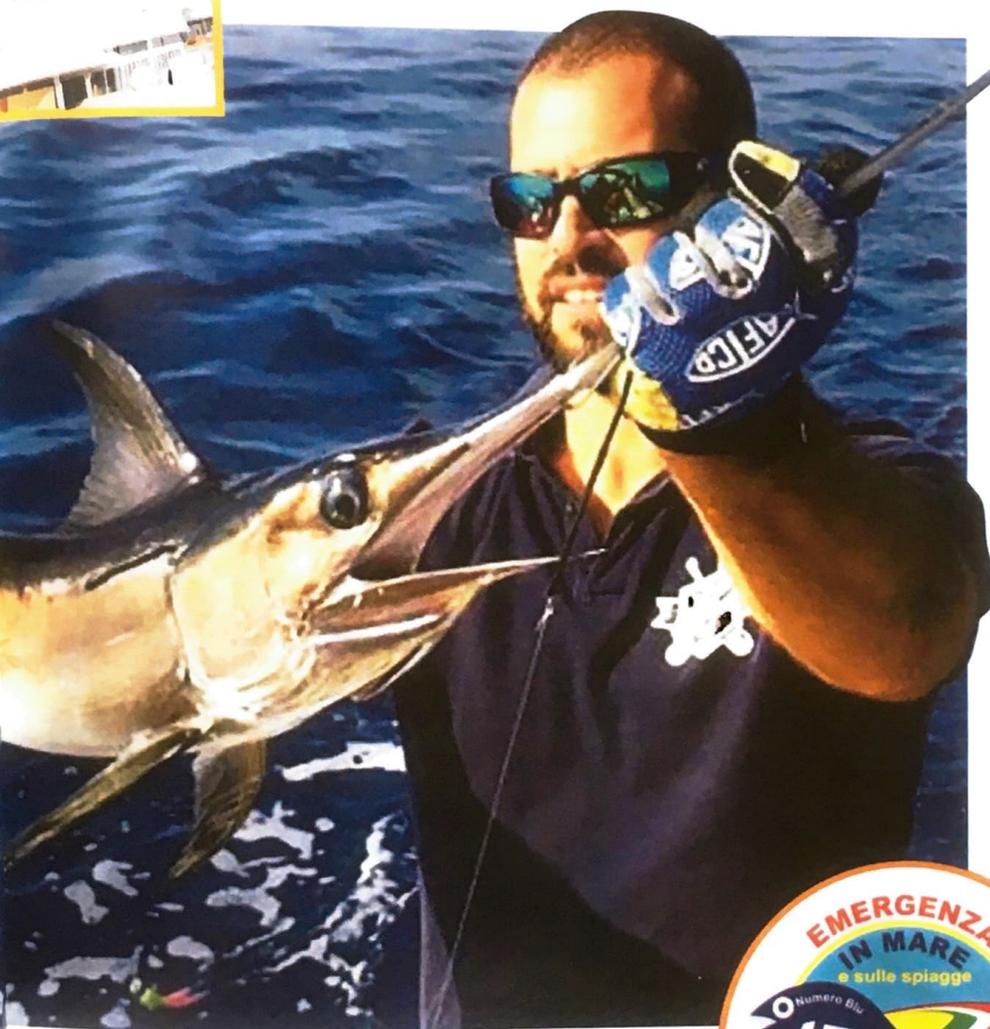
Un buon VHF, e soprattutto il posizionamento della sua antenna, possono essere l'unico mezzo di comunicazione quando i cellulari perdono il segnale.





cabina di prua è inutile; viceversa, se riposto nel quadrato o comunque nell'area attorno alla quale l'equipaggio graviterà durante il trasferimento, sarà molto più facile da agguantare e da indossare.

Attenzione, non basta che noi, armatori, sappiamo dove è riposta ogni dotazione: serve informare anche i singoli membri dell'equipaggio, soprattutto se inesperti, su dove trovare i giubbetti, i razzi, le boette e come ogni singolo dispositivo di sicurezza o di soccorso si utilizzi, poiché nel malaugurato caso di avaria o di incidente con mare cattivo, o comunque in condizioni di difficoltà, ci dovrà pur essere qualcuno che agisca a beneficio di



## RISPETTO PER IL MARE

Il mare va rispettato, anzi temuto. Non importa quanto dotato possa essere il nostro mezzo nautico, quanta cavalleria abbiamo a disposizione e quanta elettronica ne supporti la navigazione ed il comfort: il mare comanda sempre, ed è sempre bene consultare più bollettini meteo ed incrociarne le previsioni, prima di mollare gli ormeggi. Teniamo sempre a mente che la strumentazione elettronica è definita "di ausilio" alla navigazione e non può in nessun caso sostituire gli strumenti tradizionali costituiti da carte nautiche e bussola magnetica, che devono sempre essere presenti, in condizioni di perfetta efficienza ed utilizzabilità. Ricordiamo, infine, i numeri VHF sacri del navigante: il canale "16", adibito alla richiesta di soccorso in mare, il "68", dedicato alla diffusione del bollettino Meteomar e delle comunicazioni sulle operazioni portuali che circondano i mari, ai quali aggiungiamo il "70", riservato alla funzione DSC. Aggiungiamoci il 1530, numero attivo da cellulare per la richiesta di soccorso in mare, che affianca e non sostituisce, per ovvi motivi di ricezione a largo, il già menzionato canale "68" del VHF.

Anche i dettagli sono a volte importanti: un fusibile che salta può mettere in crisi una funzione importante della barca, per questo è importante averne una serie di scorta.

chi è reso inerte dal panico, mentre noi governiamo la barca o poniamo rimedio al problema occorso. Sempre a proposito dei giubbetti, se proprio non c'è lo spazio per trasferirli tutti in zona comandi, per lo meno dobbiamo avere l'accortezza di spostarne in numero pari alla composizione dell'equipaggio in un punto comodo e dal quale si possano sfilare immediatamente per essere indossati.

La classica, spesso odiata ciambella rigida, qui è quanto mai essenziale che sia in perfetta efficienza, va posizionata in un punto di facile raggiungibilità e dove possa essere immediatamente lanciata, con sagola collegata ad un punto saldo della barca e con la sua boetta luminosa funzionante (e con pile cariche!).

