



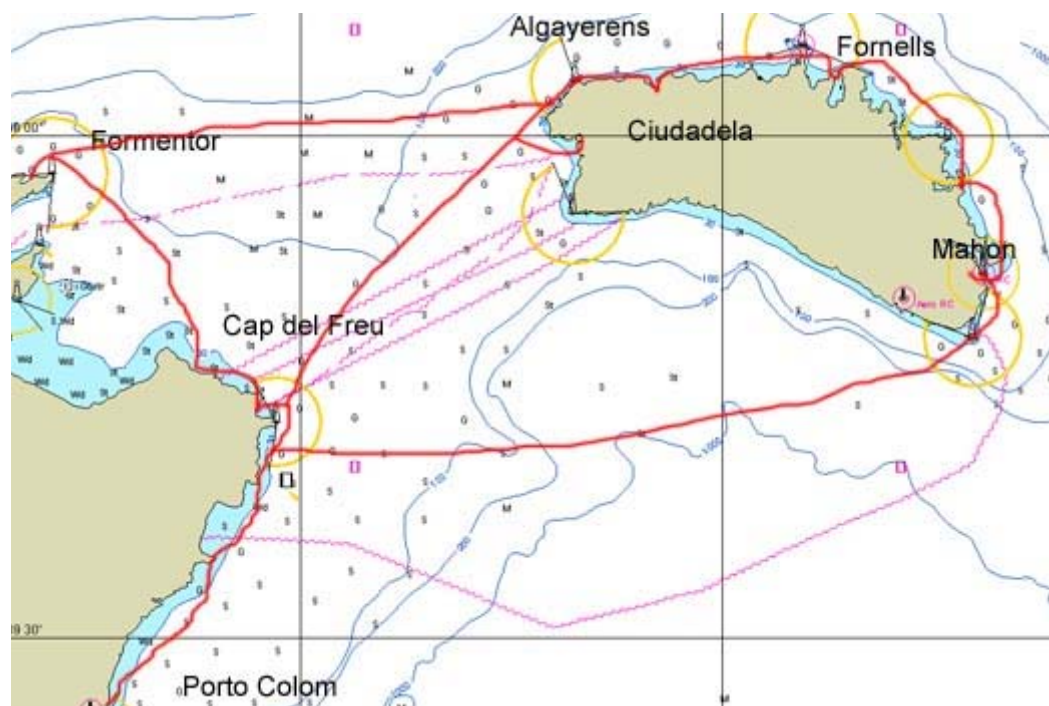
In mare

- preparazione della crociera
- prevedi il vento della zona
- preparazione della barca
- navigazione con il maltempo
- sicurezza in mare
- manuale di pronto soccorso



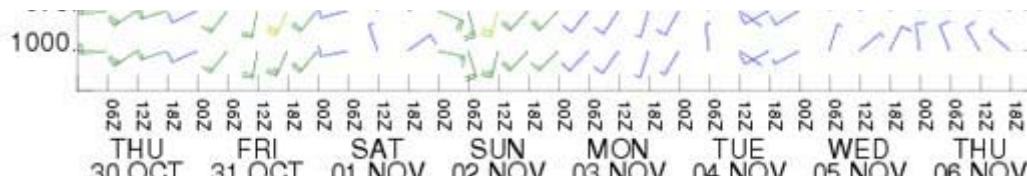
Prima di partire

Vi sono solamente due modi per navigare in barca a vela. Con tanto tempo e con poco tempo a disposizione. Visto che la maggior parte degli umani appartiene alla seconda categoria, è inutile sperare di giungere 'laddove nessun uomo è mai giunto prima', ma è piuttosto saggio avvalersi dell'esperienza altrui per godere appieno del tempo a disposizione. Indi l'acquisto del portolano. Il tempo è denaro. E' sempre meglio essere informati sulla zona dove navigherete, anche per poter partire il tardo pomeriggio dopo la consegna della barca senza spendere la notte in un porto che in molti casi' sarà tutt'altro che invitante. La spesa di un portolano o di una guida nautica di quella zona è paragonabile al costo di un'ora di noleggio, quindi è senz'altro piu' che giustificata e facilmente ammortizzabile. Poi ci si gode l'approssimarsi della crociera anche in poltrona. Almeno procuriamoci una carta nautica o un atlante dettagliato per trovare porti e ridossi, facendo smodato uso anche dei [nostri itinerari](#). Ecco una carta della zona Baleari Est, con Maiorca a sinistra e Minorca in alto a destra.



Fatto cio', e proprio i giorni prima della partenza, cercheremo lat e long della zona e immettiamola in [questo sito](#). Ne verrà fuori una strisciata di questo tipo:





Ora, è evidente che se partissimo da Porto Colom (una delle nostre basi) il 31 ottobre, avremmo un vento sostenuto di circa 25 nodi da SW che ci porta a sfruttare una magnifica navigazione verso le baie intorno a Cap del Freu, seguiti da un giorno di calme e brezze dove esplorare la baia di Pollensa e Capo Formentor, dove dormiremo la seconda notte, e di nuovo un bel vento al traverso se partiamo a mezzogiorno della domenica per giungere a Minorca. Poi tre giorni per esplorare la costa nord e scendere con un leggero vento e a motore nuovamente verso Maiorca dopo la nostra settimana.

Se invece partissimo il sabato, come succede quasi sempre, il discorso cambia, e se volessimo visitare Cap Formentor ci toccherebbe poi fare la traversata a motore, quindi alcune scelte si impongono: o ci godiamo le bellezze selvagge di Capo Formentor e ci ripariamo sulla sua costa nord, oppure approfittiamo della sventolata per fare la traversata diretta su Minorca, sperando di poter avere un vento favorevole al ritorno.

In ogni caso è evidente come sia essenziale essere sempre un passo avanti al tempo, e le previsioni meteo sono un fattore essenziale.

. La barca



Riprendiamo qui alcune osservazioni presenti sul nostro file sulla sicurezza, tenendo presente che noi consigliamo sempre di partire subito dopo il check in così se succede qualcosa non lo scoprite la domenica mattina quando il capobase è stravolto e superficiale... Sabato sarà stressato ma è sempre lì... Uscite, aprite le vele e se qualcosa non va fate sempre in tempo a rientrare...

'Le barche sono ok, il problema sono gli uomini...' Joseph Conrad

È assolutamente vero che raramente gli incidenti sono il frutto di un difetto della barca. Ciò non toglie che una piccola occhiata gliela dobbiamo riservare durante ogni istante della navigazione. Per quanto il nostro interesse sia la navigazione a vela, è fondamentale capire che **il motore** è essenziale anche nelle situazioni di emergenza. Solo un motore affidabile e ben mantenuto potrà consentirci di raggiungere un ormeggio sicuro durante una burrasca, mantenere vivi gli impianti elettrici della barca e le batterie, funzionare come pompa di sentina di emergenza e a volte rimontare un vento infido che ci spinge troppo in costa. **La RNLI inglese ricorda che la maggior parte degli incidenti in mare dipende da un problema al motore o al suo carburante.**

A parte i normali controlli (olio acqua e filtri), vi raccomandiamo di conoscere bene:

- come avviare il motore senza la chiave (usare il bottone sopra il teleruttore o facendo ponte sul cavo di avviamento – occhio alle scintille);
- individuare rapidamente le prese a mare e verificare che l'acqua di mare entri correttamente in circolo e ne esca;
- conoscere il circuito di alimentazione in modo che eventuali impurità del gasolio non lo ostruiscano;
- assicurarsi che il motore abbia la sua batteria autonoma e che i servizi di bordo non la utilizzino (quindi usare il parallelo solo in caso di emergenza);
- il sistema di spurgo del motore, qualora il flusso del gasolio si fermi.

Il consiglio generale è conoscere come il motore parte e si alimenta. Se ciò accade, ovvero parte, è improbabile che un motore diesel si spenga. In ogni caso è buona norma, con cattivo tempo, accendere il motore con largo anticipo rispetto alle manovre di ormeggio o ancoraggio, per consentire adeguate contromisure. In caso di prolungata burrasca, accendere il motore con frequenza per mantenere le batterie ben cariche e per assicurarsi che l'acqua di raffreddamento

Sailing
Charter
World

Sailing
Charter
World

Sailing
Charter
World

Sailing
Charter
World



non ritorni ai cilindri a causa di sbandamenti della barca.

Le dotazioni di sicurezza

Sono in molti i navigatori che preferiscono privilegiare la sicurezza della barca alle dotazioni di sicurezza. Prima però ci preme sottolineare che, prima, molto prima ancora di pensare a come recuperare un uomo a mare, è molto meglio sapere bene come non perderlo!!!!

Elenchiamo quelle che secondo noi sono fondamentali, in ordine di importanza:

- lifelines senza interruzioni da poppa a prua e arnesi per attaccarvi, anche e soprattutto per il timoniere;

- presenza di vele da tempesta;

- conoscenza perfetta, anche al buio, della manovra di riduzione della superficie delle vele;

- bussola illuminata;

- radio ben funzionante;

- riflettore radar;

- battellino gonfio, ben legato, zavorrato, pronto sul ponte (non necessariamente, e secondo alcuni proprio non, la zattera di salvataggio); chi naviga molto lo tiene, durante le traversate difficili, zavorrato/legato con taniche d'acqua in plastica, così prende due piccioni con una fava...

- estintore;

- giubbotti salvagente con fischietto e supporto al collo;

- le dotazioni di sicurezza 'di legge' (no comment): zattera della disperazione e fuochi d'artificio.

Ricordate: la maggior parte delle barche abbandonate vengono trovate ancora a galla. Sulla zattera di salvataggio non si scende mai, vi si sale.

Navigare con il Maltempo

