



Lin e Larry Pardey

# Tattiche da burrasca

GUIDA ALLA NAVIGAZIONE IN CONDIZIONI ESTREME

Traduzione di Stefano Spila

 Nutrimenti

Titolo originale: *Storm Tactics Handbook. Modern methods of heaving-to for survival in extreme conditions*

Copyright © 1995, 1996, 2008 by Mary Lin Pardey and Lawrence F. Pardey  
Published by arrangement with Pardey Books, Arcata (CA), Usa  
All rights reserved

Traduzione dall'inglese di Stefano Spila

In copertina (in alto): foto © Gabriele Olivo  
La casa editrice resta a disposizione di chiunque per legge possa rivendicare i diritti dell'immagine riprodotta in copertina (in basso).

© 2012 Nutrimenti srl

Prima edizione settembre 2012  
[www.nutrimenti.net](http://www.nutrimenti.net)  
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

Art director: Ada Carpi  
ISBN 978-88-6594-187-4  
ISBN 978-88-6594-188-1 (ePub)  
ISBN 978-88-6594-189-8 (MobiPocket)

<b>Prefazione</b>	<b>9</b>	manovre di messa alla cappa e utilizzo delle ancore galleggianti	97
<b>Introduzione alla terza edizione</b>	<b>10</b>		
<b>Introduzione</b>	<b>13</b>		
<b>Affrontare una tempesta</b>	<b>17</b>		
Tempeste e navigazione	17		
Alcune storie che invitano alla prudenza e una serie di riflessioni sulla navigazione con mare in burrasca	28		
Mettere alla cappa: una valvola di sicurezza per tutti i navigatori	33		
Esperienze con cattivo tempo a bordo del <i>Seraffyn</i>	46		
Venti di tempesta, lezioni di tempesta: la peggiore tempesta affrontata dal <i>Taleisin</i>	60		
Riflessioni sulle tempeste in prossimità di Capo Horn	69		
<b>Domande e risposte</b>	<b>79</b>		
Scelte in materia di tattiche da burrasca	79		
Dettagli riguardanti le		manovre di messa alla cappa e utilizzo delle ancore galleggianti	97
		<b>Le checklist</b>	<b>122</b>
		Checklist 1 – La scelta della barca	122
		Checklist 2 – Preparazione della barca	125
		Checklist 3 – Prepararsi	128
		Checklist 4 – Strategie da adottare in attesa della tempesta	131
		Checklist 5 – Preparazione generale per una tempesta	131
		Checklist 6 – Quando giunge il momento di mettere alla cappa	132
		<b>Altri navigatori e le loro storie</b>	<b>137</b>
		A bordo dell' <i>Oneida</i> al largo della Baja California	137
		Il <i>Sina</i> al largo della costa della Patagonia (Cile)	142
		Due storie sulla tempesta del 1994 in Nuova Zelanda, ribattezzata 'Queen's Birthday'	144

Utilizzo di un Galerider in luogo di un'ancora a paracadute a bordo del <i>Morgan's Cloud</i>			
<i>Goodjump II</i> : alla cappa con ancora galleggiante a paracadute con venti forza 10-11	154		
Il <i>Secret Affair</i> : quattro giorni alla cappa con un'ancora galleggiante	157		
Affrontare tempeste con un armo da giunca	158		
Appunti da un'intervista con Sir Peter Blake	162		
	163		
		<b>Rande di cappa, trinchette e avarie al timone</b>	<b>167</b>
		Rande di cappa e installazione della rotaia separata per la randa di cappa	167
		Combinazione tormentina/fiocco	176
		Come evitare problemi al sistema di governo	183
		<b>Appendice</b>	<b>189</b>
		<b>Bibliografia</b>	<b>204</b>

## METTERE ALLA CAPPÀ

*Stabilizzare l'assetto di un'imbarcazione a vela con il timone all'orza e le vele ridotte e regolate in modo tale che la barca mostri una tendenza ad andare all'orza, per poi tornare a poggiare restando sulle stesse mure, senza avanzare. L'obiettivo di questa manovra è di offrire il lato sopravvento della prua al vento e mantenere l'imbarcazione in un assetto che le consenta di affrontare le condizioni meteo avverse in modo sicuro e confortevole.*

(da *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, a cura di Peter Kemp)

Per ciascuna imbarcazione il metodo migliore per mettere alla cappa può variare, ed è difficile dare indicazioni che abbiano un valore assoluto. Tuttavia, è essenziale che prima di iniziare navigazioni in alto mare gli skipper conoscano a fondo i metodi migliori per mettere stabilmente alla cappa le loro imbarcazioni, per affrontare nel modo migliore le condizioni di tempo avverse.

## ANCORE GALLEGGIANTI/SPERE

*Sarebbe opportuno valutare la possibilità di modificare i requisiti tecnici 'Category 1 survey' e prevedere l'obbligo di imbarcare spere o ancore galleggianti di dimensioni adeguate sulle imbarcazioni da diporto. Attualmente non esiste una disposizione in tal senso.*

(dal rapporto pubblicato dalla New Zealand Maritime Safety Authority dopo un'approfondita indagine sulle perdite di vite umane e di imbarcazioni a seguito della tempesta ribattezzata 'Queen's Birthday' che investì l'area compresa tra la Nuova Zelanda e Tonga nella prima settimana di giugno del 1994)



Scala Beaufort	Vel. In nodi	Mt/sec	Descrizione del mare
Forza 0	Meno di 1	0,5	Calma
Forza 1	1-3	0,5-1,5	Bava di vento
Forza 2	4-6	2-3	Brezza leggera
Forza 3	7-10	3,5-5	Brezza tesa
Forza 4	11-16	5,5-8	Vento moderato
Forza 5	17-21	9-10,5	Vento fresco
Forza 6	22-27	11-13	Vento forte
Forza 7	28-33	14-16	Quasi burrasca
Forza 8	34-40	17,5-20	Burrasca
Forza 9	41-47	21-24	Burrasca forte
Forza 10	48-55	25-28	Tempesta
Forza 11	56-63	29-32	Tempesta violenta
Forza 12	64 e oltre	33 e oltre	Uragano

“Chiunque può mettersi al timone quando il mare è calmo”. Così recita un vecchio detto, che sembra implicare la necessità della presenza a bordo di una persona molto speciale che possa prendere in mano il timone quando il mare inizia a mostrare i denti. Questa concezione è comprensibile, data l'intensità delle tempeste oceaniche. Aggiungete la presenza di una costa rocciosa sottovento e l'impossibilità di trovare un ridosso o un ancoraggio, e inizierete a comprendere come mai il mare possa far vacillare anche gli animi più risoluti e riesca a dissuadere la maggior parte delle persone dall'idea di avventurarsi sulle sue acque con imbarcazioni non all'altezza del compito.

Si tratta di un incontro dettato dalla sfortuna e, sostanzialmente, di una prova superflua, infatti le imbarcazioni a vela ben progettate e bene attrezzate sono per definizione in grado di affrontare quasi tutte le situazioni che possono presentarsi in acque oceaniche. Come sostiene Joseph Conrad, una buona barca, “Come un uccello marino che riposa sulle onde infuriate, sosterrà alla cappa la burrasca più forte che sia mai riuscita a farvi disperare di vivere fino al prossimo sorgere del sole”.

Ma quella barca avrà bisogno di un equipaggio bene assortito e ben preparato. Avrà bisogno di persone in possesso di mezzi affidabili, efficaci e ben collaudati per affrontare il tempo cattivo. Non avrà alcun bisogno delle teorie, dei rituali e delle superstizioni che troppo spesso vengono spacciati come strategie per affrontare le tempeste.

Ogni anno molte imbarcazioni si perdono in mare per le stesse ragioni che sono alla base della maggior parte degli incidenti: diverse combinazioni di attrezzature non all'altezza del compito e scarsa capacità di giudizio. Ma non siamo impotenti di fronte a questi problemi. I comportamenti adeguati possono fare la differenza.

Nelle pagine seguenti troverete informazioni conquistate a fatica e attentamente distillate riguardo a ciò che rappresenta il comportamento adeguato di fronte a una tempesta. Naturalmente, però, non possiamo offrirvi alcuna bacchetta magica. Se trascorrerete del tempo in mare, inevitabilmente passerete parte di quel tempo desiderando di essere altrove. Ma la sorprendente verità sta nel fatto che quei momenti potrebbero rivelarsi i migliori della vostra vita, un processo di consolidamento che nutre e rafforza la resistenza dello spirito umano. Preparatevi per quei momenti, esercitatevi, e scoprirete che è vero che chiunque può mettersi al timone anche quando il mare si ingrossa.

Brion Toss, navigatore e autore di *The Complete Rigger's Apprentice*

## Introduzione alla terza edizione

Nell'introduzione alla prima edizione di *Tattiche da burrasca* abbiamo dichiarato di non ritenerci delle autorità nella gestione di condizioni di tempo cattivo in mare, per questo eravamo riluttanti all'idea di scrivere un manuale su un tema così importante. Dopo aver esaminato la vasta gamma di libri e articoli scritti in quel periodo, tuttavia, ci rendemmo conto che gli autori ignoravano la manovra per mettere un'imbarcazione alla cappa, oppure tendevano a relegarla al passato, come una sorta di moda che avesse fatto il suo tempo.

I dibattiti impazzivano nei bar dei circoli di vela e nei ritrovi frequentati dai navigatori in tutto il mondo, si discuteva di quali potessero essere le tecniche migliori per affrontare con successo la mitica tempesta 'perfetta'. Purtroppo, poche tra quelle persone si ponevano una domanda fondamentale: "Cosa fare se quella tempesta 'perfetta' dovesse scoppiare quando ci si ritrova con una costa rocciosa sottovento?". C'è una sola tattica che può aiutare in una situazione simile, mettere l'imbarcazione alla cappa, ma nessuno sembrava intenzionato a scrivere di questa manovra, o a insegnare ai nuovi navigatori come metterla in pratica. Incoraggiati dagli editori e dagli amici velisti, decidemmo di metterci in gioco e di trasferire le nostre idee sulla carta.

Sono passati undici anni dalla prima edizione di *Tattiche da burrasca*. I risultati sono stati molto più lusinghieri di quanto avremmo mai immaginato. Oggi quasi tutti i dibattiti scritti sulle tattiche da burrasca citano la manovra di messa in cappa tra le opzioni, e indicano le ancore galleggianti (ancore a paracadute) come strumenti potenzialmente utili (e, secondo alcuni, vitali) per la navigazione in alto mare.

Ma il dibattito prosegue. "Non esiste una bacchetta magica che possa tirarci fuori da qualunque tempesta", dicono alcuni esperti, che poi suggeriscono che la soluzione migliore consiste nel ricorrere ai servizi di *weather routing*, a imbarcazioni estremamente veloci e a una perfetta pianificazione, per evitare le tempeste e aggirarle. Altri sostengono che la messa in cappa funzioni solo con alcune tipologie di scafi, e che fuggire il vento o filare in mare spere di vario genere sia sempre la soluzione migliore.

Ancora una volta dimenticano la situazione più spaventosa che possa capitare a un navigatore, essere sorpreso da venti di tempesta in prossimità di una costa sottovento all'imbarcazione.

La prima edizione di *Tattiche da burrasca* spinse anche molti navigatori a valutare la possibilità di utilizzare dei paracadute come ancore galleggianti, come fanno i pescatori di tutto il mondo fin dai primi anni '40. Ma con questo interesse è nato inevitabilmente anche un gran numero di case produttrici che naturalmente hanno

idee molto diverse riguardo alle dimensioni, alla struttura di queste attrezzature e alle tecniche per filarle in mare. Quindi, oggi si è aggiunto un nuovo grande argomento di discussione: è opportuno utilizzare un grande paracadute filato in mare direttamente da prua, o sarebbe meglio tentare di 'ancorare' la barca con la prua al vento, o forse sarebbe meglio usare un paracadute di piccolo diametro filato in mare con l'ausilio di una briglia, per stabilizzare maggiormente la barca alla cappa? Come dovrebbe essere progettata, imballata, stivata e utilizzata quest'attrezzatura?

Dalla stesura della prima edizione di questo manuale a oggi abbiamo coperto distanze in mare pari a un'altra circumnavigazione del globo, spingendoci a nord fino alla Norvegia, compiendo due traversate atlantiche e completando un'intensa e soddisfacente navigazione dall'Argentina, attorno a Capo Horn e nel Pacifico fino in Canada, per poi tornare verso sud. Queste navigazioni ci hanno offerto la possibilità di collaudare la nostra attrezzatura e, cosa altrettanto importante, a quelle latitudini elevate abbiamo incontrato molti esperti navigatori che hanno condiviso con noi le loro conoscenze e le loro idee. Alcune delle loro storie sono state inserite in questa nuova edizione. Inoltre, abbiamo presentato seminari su questa materia a molte migliaia di navigatori. Ogni volta sembrano emergere le medesime domande: Come posso mettere la mia barca alla cappa? Di quali dimensioni deve essere il paracadute? Devo acquistare tutta l'attrezzatura che vedo nelle pubblicità? Abbiamo stilato un elenco di queste domande e speriamo che in questa edizione i temi vengano ampliati e trattati in modo sufficientemente esaustivo per rispondere a tutti questi interrogativi.

Le informazioni contenute in questo libro si basano su principi sviluppati e utilizzati da navigatori molto esperti appartenenti alle passate generazioni. La prima edizione di *Tattiche da burrasca* illustrava questi argomenti in termini più moderni, utilizzando materiali moderni, e correlava le informazioni alle imbarcazioni. Questa nuova edizione, pur essendo stata ampliata, mantiene il medesimo formato e include molte delle storie narrate nelle edizioni precedenti, comprese le descrizioni delle tempeste che abbiamo affrontato e superato a bordo del *Seraffyn*. Per mostrare in quale modo le nostre navigazioni più recenti hanno affinato il nostro pensiero, abbiamo aggiunto dei paragrafi che descrivono alcune delle tempeste che abbiamo affrontato a bordo del *Taleisin*, e le lezioni che ne abbiamo tratto. Per contribuire a rispondere alle tante domande che ci sono state poste, e per includere le nuove informazioni che abbiamo raccolto, abbiamo ampliato la sezione *Domande e risposte*. Inoltre, abbiamo aggiunto i resoconti di altri navigatori che hanno fatto ricorso alla messa in cappa o alle ancore galleggianti di varie tipologie per superare condizioni di tempo cattivo, e abbiamo aggiornato le checklist per preparare voi, la vostra barca e il vostro equipaggio quando vi troverete in mare.

Alcune delle risposte che ci hanno dato le maggiori soddisfazioni a seguito della pubblicazione di *Tattiche da burrasca* sono giunte da donne che erano intimidite all'idea di prendere il mare con i loro compagni e le loro famiglie. "Sapere che avremmo potuto arrestare la barca nel bel mezzo dell'oceano per riposarci ha reso molto meno scoraggiante l'idea della navigazione in alto mare", è un'osservazione

che riassume efficacemente queste reazioni. E hanno ragione. Anche quando i venti e le onde si mantengono moderati, la conoscenza della manovra per mettere alla cappa la propria imbarcazione può essere un prezioso elemento del bagaglio di conoscenze di un navigatore. Un equipaggio ben riposato può godere la navigazione molto più di un equipaggio stanco, e può prendere decisioni migliori in caso di presenza di coste a breve distanza.

Durante tutta la conversazione sul balcone al decimo piano dell'appartamento del nostro amico, a Rio de Janeiro, fummo rinfrescati da forti venti di burrasca. Mara Blumer e Helio Viana avevano creato una congrega di velisti locali, ciascuno dei quali aveva costruito da sé la propria barca da crociera dai 29 ai 35 piedi, sognando di partire per nuove esplorazioni nel futuro prossimo. Una vera sorpresa per tutti fu l'arrivo di Roberto Barros, il progettista delle loro barche. Roberto è una perla rara nel mondo dei progettisti di imbarcazioni da diporto, perché con sua moglie e i loro due bambini ha effettuato avventurose navigazioni alle alte latitudini e alle latitudini tropicali a bordo di due barche diverse, una di 26 e una di 28 piedi.

“Con il mio equipaggio, durante una tempesta, siamo rimasti alla cappa per due giorni vicino alle isole Falkland, perché non volevamo essere respinti sottovento e perdere tutte le miglia che avevamo guadagnato a fatica, bordeggiando di bolina”, ci raccontò Roberto. “Non è stata un'esperienza comoda e piacevole, ma ci sentivamo al sicuro, e le onde non si infrangevano sulla mia barca con chiglia a pinna e timone a pala, senza skeg”, aggiunse, descrivendo in quale modo aveva messo a collo la trinchetta e cazzato a ferro la randa, fortemente terzarolata. “Se il vento fosse ulteriormente aumentato, non so cosa avrei potuto fare, i libri che ho letto consigliano di fuggire il vento. E avremmo perso tutte quelle miglia guadagnate a fatica”. Nello stesso giorno, qualche ora prima, Larry e io avevamo ricevuto dettagliati resoconti su sette equipaggi che avevano scelto di abbandonare le rispettive imbarcazioni quando una tempesta investì una flottiglia di ottanta barche in navigazione da crociera a nord della Nuova Zelanda, alla fine dell'autunno. Un'altra barca, un moderno 40 piedi, fu data per dispersa con tutto il suo equipaggio. Tutte le imbarcazioni che avevano subito danni avevano scelto di fuggire il mare o di restare a secco di vele durante la tempesta, e quando i sopravvissuti furono intervistati, molti di loro dichiararono: **“Avrei voluto saperne di più sulle tecniche per mettere alla cappa”**. Nell'arco degli ultimi quarantacinque anni, per ragioni che possiamo solo immaginare, le tecniche per mettere alla cappa, la vitale valvola di sicurezza utilizzata sulle imbarcazioni commerciali e da diporto di tutte le tipologie e dimensioni per secoli, sono state via via sempre più trascurate da molti scrittori e istruttori di nautica, al punto che molti dei velisti di oggi conoscono poco questa manovra, o ritengono che “non funzioni sulle imbarcazioni moderne”.

Mentre il nostro dibattito su quel balcone a Rio de Janeiro proseguiva, Roberto disse qualcosa che ci aiutò a mettere a fuoco uno dei problemi: “Se mettere alla cappa significa qualcosa di più che mettere a collo una trinchetta e cazzare a ferro una randa terzarolata al massimo, come descrivereste questa manovra?”.

Larry rispose: “Con venti moderati, e forse anche con venti fino a burrasca, voi avete descritto **uno dei molti modi da usare per mettere un'imbarcazione alla cappa, o in panna, se una vela di prua è a collo**. Quando i venti salgono ancora d'intensità, tuttavia, significa usare qualsiasi combinazione di vele e qualsiasi combinazione di attrezzature necessarie per fare in modo che la barca si fermi, con un'angolazione di circa 50 gradi al vento, scarrocciando nel letto del vento, protetta dalla sua remora (la turbolenza prodotta in acqua dallo scarroccio). Solo se si creerà una buona remora, e se la barca si posizionerà dietro di essa, sarà possibile smorzare la potenza delle onde in arrivo”. Poi Larry ci disse come aveva appreso nel dettaglio questa procedura dopo aver letto i libri del capitano J.C. Voss, che utilizzava un'ancora galleggiante in tessuto a cono, di tipo tradizionale, filata con una cima di fibre naturali, per assistere la barca armata di vela di cappa e messa alla cappa, durante le sue navigazioni su imbarcazioni di piccole dimensioni. Nel suo libro intitolato *The Venturesome Voyages of Captain Voss*, il navigatore riportò la più concisa descrizione che abbiamo mai letto riguardo a questi principi. “Noi navigatori moderni siamo più fortunati del capitano Voss”, proseguì Larry, “possiamo contare su robustissime ancore galleggianti a paracadute armate con cime in nylon ammortizzanti, e anche su più robuste 'vele di fortuna', o vele di cappa, capaci di mantenere le nostre moderne imbarcazioni con chiglia a pinna e skeg adeguatamente e stabilmente alla cappa”.

“Ma”, interruppe Roberto, “tu hai detto qualcosa di importante, non ti stai limitando alla manovra di messa alla cappa. Stai aggiungendo un terzo elemento all'equazione, e non ho mai letto nulla in proposito”.

Quello che dice Roberto non deve sorprendere. Negli ultimi quattro decenni, Larry e io abbiamo raccolto informazioni sulle tattiche da attuare in condizioni meteomarine estreme, e pertanto nella prima edizione del nostro manuale avevamo trovato solo due libri che descrivevano la manovra per mettere alla cappa con l'aiuto di una grande spera: il libro del capitano Voss e *Drag Device Data Base*, di Victor Shane. Nelle altre pubblicazioni le descrizioni della manovra per mettere alla cappa erano prevalentemente limitate alla succinta risposta fornita da Roberto. Pertanto, non dobbiamo sorprenderci se in merito regna una certa confusione.

Da alcuni punti di vista, Larry fu molto fortunato. Si avvicinò alla navigazione a vela quando la maggior parte dei libri che trattavano di navigazione oceanica era scritta da marinai professionisti come Voss, Alan Villiers, il capitano Frank Worsley e Frank Bullen. Così la manovra di messa alla cappa fu sempre alla base delle sue tattiche per affrontare condizioni meteomarine avverse. La sua fiducia in questo metodo fu rafforzata dalla fortuna di un ingaggio come secondo di bordo con un noto skipper professionista specializzato in trasferimenti, capitano di golette ed esperto della manovra della messa alla cappa, il compianto Bob Sloan. Bob accumulò più di 500.000 miglia di navigazione a vela e istruì Larry sull'uso dei vecchi paracadute militari come ancore galleggianti, lanciato dai pescatori di tonno professionisti nel Messico meridionale e in California.

“Se non sapessi di poter contare su dei metodi per riposarmi durante una tempesta, metodi capaci di smorzare la potenza delle onde e di spianarle”, mi disse Larry,

“non mi avventurerei in una traversata oceanica a bordo di una piccola imbarcazione”. Usò queste parole per attrarmi con dolcezza verso il mondo della navigazione oceanica. Poi, come viaggio inaugurale, scelse una tranquilla navigazione lungo la costa occidentale del Messico, dove le tempeste sono rare. Solo quando acquistai maggiore sicurezza ci avventurammo nelle traversate oceaniche e nelle zone dove soffiano venti più forti e il mare è più grosso. Dopo aver fatto l'esperienza di numerose tempeste in mare, durante le quali ci eravamo sentiti tutti e due sicuri della nostra barca e delle nostre tattiche per affrontare le condizioni più estreme, iniziammo a navigare a latitudini più alte, dove aumentava la possibilità di incontrare le tempeste.

Ciascuno di quegli incontri ha rafforzato la mia convinzione riguardo al fatto che mettere alla cappa o affidarsi a un'ancora galleggiante a paracadute sia più sicuro che fuggire il vento. Queste convinzioni si radicarono ulteriormente dopo l'incontro con la peggiore tempesta delle nostre carriere di navigatori: un tifone fuori stagione si scontrò con un fronte di alta pressione e ci colse di sorpresa, sopravvento alla Grande barriera corallina australiana. Fummo costretti ad affidarci per 56 ore a un'ancora galleggiante a paracadute, sferzati da raffiche superiori a 70 nodi (i meteorologi accennarono a raffiche fino a 85 nodi nella zona in cui ci trovavamo). Il vento soffiava contro la direzione della corrente in appena 20 metri d'acqua, creando onde frangenti che costrinsero navi mercantili lunghe più di 330 piedi a mettere alla cappa. Tuttavia, nonostante le condizioni del mare, riuscimmo a far uscire il *Taleisin* dalla tempesta senza danni, a parte qualche cima logora, come i nostri nervi, e qualche livido. Altri navigatori nel raggio di 50 miglia ebbero sorte peggiore, e due di loro persero la vita dopo aver scelto altre tattiche (vedi il paragrafo *Venti di tempesta, lezioni di tempesta: la peggiore tempesta affrontata dal Taleisin*).

Quell'esperienza ci rafforzò nella convinzione che scegliere la giusta tattica in condizioni meteomarine estreme è una scelta vitale in situazioni particolarmente difficili. Quella che è una 'tempesta potenzialmente letale' per un navigatore che utilizzi una sola strategia sarà 'un colpo di vento molto forte' per chi utilizza strategie diverse. La differenza sta nel fatto che quando il mare fa scuffiare una barca, quando una barca viene danneggiata o un membro dell'equipaggio rimane ferito, la paura assale l'equipaggio e l'immaginazione prende il sopravvento, facendo crollare il morale e aumentando l'intensità apparente di una tempesta. Leggendo questo manuale, potrete vedere altri esempi nei quali imbarcazioni in prossimità del centro di una tempesta hanno scelto di mettere alla cappa e sono riuscite a farcela senza danni, mentre la stessa tempesta affondava o rovesciava altre barche nelle vicinanze, che avevano scelto di mettersi a secco di vele o di fuggire il vento.

Per molti anni abbiamo esitato di fronte all'idea di scrivere un libro sulla navigazione in condizioni meteomarine estreme. È difficile essere certi di aver svolto tutte le ricerche necessarie per evidenziare ogni più piccolo dettaglio, ogni mossa necessaria per garantire l'efficacia della manovra di messa alla cappa per la grande varietà di imbarcazioni da crociera di oggi. Inoltre, l'uso di grandi spera come le ancore a paracadute è in costante evoluzione, e attrezzature e tecniche diverse vengono utilizzate per i multiscafi, rispetto ai monoscafi. I commenti dei nostri amici brasiliani

e quelli dei velisti della flotta della Nuova Zelanda misero in evidenza la necessità di un'opera simile. Non abbiamo analizzato le più scontate attrezzature necessarie in condizioni meteomarine avverse, come razzi, cinture di sicurezza, Epirb, in quanto questi dispositivi sono dettagliatamente illustrati in quasi tutti i manuali di navigazione, compresi quelli elencati nella bibliografia riportata nelle ultime pagine di questo libro. Piuttosto, vogliamo che questo libro sia utile come un dibattito schietto e semplice riguardo a cosa sia possibile fare per essere preparati ad affrontare le tempeste, un libro che sia anche di facile consultazione al momento di mettersi in navigazione. Per questa ragione abbiamo incluso una serie di checklist che potrete usare come linee guida generali per la scelta dell'imbarcazione, la preparazione dell'attrezzatura e per quella dell'equipaggio prima di iniziare la navigazione. Altre checklist si riferiscono ai preparativi che è necessario attuare in mare quando il barometro inizia a precipitare e il vento inizia a rinforzare.

I metodi discussi in questo manuale potrebbero rivelarsi altrettanto importanti per una famiglia a bordo di un piccolo cabinato carrellabile in navigazione, ad esempio, da Long Beach a Catalina, o per un J24 impegnato nelle traversate del lago Mead, o per uno skiff in navigazione lungo la costa del Maine nella stessa misura in cui potranno rivelarsi utili per chi naviga in alto mare. Utilizzando semplici attrezzature che dovrebbero sempre essere imbarcate sarà possibile affrontare e superare un groppo inatteso o una burrasca e guadagnarsi la fiducia e il rispetto della propria famiglia e dell'equipaggio. Gli stessi metodi possono essere utilizzati anche per stabilizzare la situazione nell'eventualità di guasti delle attrezzature, come nel caso di un disalberamento o della rottura del timone, in condizioni di vento di intensità più normale. Mettere alla cappa o utilizzare un fiocco come ancora galleggiante vi aiuterà a mantenere la posizione durante l'effettuazione di riparazioni, la presa dei terzaroli, oppure vi darà una tregua per stivare le attrezzature o riportare il tender a bordo e assicurarlo.

Grandi imbarcazioni, piccole imbarcazioni, navigazione costiera, navigazione in alto mare. Se, dopo aver letto questo manuale continuerete a pensare che fuggire il vento in presenza di una burrasca sia teoricamente la strategia migliore, ricordate che è comunque vitale imparare a conoscere le manovre per mettere alla cappa. Non c'è alcuna garanzia che la tempesta vi sorprenda con un grande margine di acqua libera sottovento, che vi consenta di fuggire il vento. Se una poco attraente scogliera si dovesse trovare sottovento alla vostra barca, a 50 o anche 100 miglia, dovrete essere ben preparati e sapere come mettere la barca alla cappa. Arenarsi su una scogliera rocciosa o corallina battuta dalle onde non è una situazione desiderabile.