

Tom Cunliffe

Lo skipper oceanico

TECNICHE DI NAVIGAZIONE, PREPARAZIONE
E MANUTENZIONE DELLA BARCA

Traduzione di Stefano Spila

Nutrimenti  mare

Introduzione	9	6 Gli interni	89
PARTE 1		Il salone o quadrato	89
LE IMBARCAZIONI D'ALTO MARE		Cucette di guardia	91
1 Gli scafi per la navigazione oceanica	15	La cucina	92
Considerazioni riguardo agli scafi	19	Sponde	95
Chiglia lunga o corta	19	Corrimano e tientibene	96
Catamarani	30	Illuminazione	96
Stabilità	31	In coperta	96
2 Armi per le navigazioni oceaniche	35	PARTE 2	
Armo bermudiano	36	NAVIGAZIONE OCEANICA	
Armi alternativi	44	E ARTE MARINARA	
3 Motori	51	7 Meteorologia	101
Accessibilità	52	Il quadro generale	101
Manutenzione	52	Previsione delle condizioni meteo alle latitudini intermedie	102
La catena di propulsione	54	Condizioni meteorologiche tropicali	104
Utensili e manuali	57	Navigazione con gli alisei	104
Soluzione dei problemi	58	La zona di convergenza intertropicale (ITCZ)	106
4 Organi di governo	63	Monsoni	106
Timoni	63	Tempeste tropicali (TRS)	107
Barre e ruote	65	Navigando in prossimità di una tempesta tropicale	111
Sistemi di autogoverno	67	Previsioni meteo oceaniche	115
5 Sistemi	75	8 Caldo e freddo	119
Elettricità	76	Ghiaccio	119
Impianti "indispensabili"	82	Il corallo	124
Gli impianti e apparecchi che si desidera avere a bordo	85	9 Gli strumenti della navigazione oceanica	127

Titolo originale: *The Complete Ocean Skipper. Deep-water voyaging, navigation and yacht management*

Copyright © Tom Cunliffe 2016
Published by Nutrimenti in arrangement with Bloomsbury Publishing Plc

Traduzione dall'inglese di Stefano Spila

© 2018 Nutrimenti srl

Prima edizione settembre 2018
www.nutrimenti.net
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

In copertina: foto © Michael Eudenbach/SIE

Art director: Ada Carpi
ISBN 978-88-6594-599-5

Carte nautiche	127	Governare un'imbarcazione con mare molto grosso	215	21 Generi alimentari e acqua	277	Pesca	284
Strumenti tradizionali	132	Opzioni di sopravvivenza per le imbarcazioni a vela in alto mare	220	Acqua dolce	277	22 Computer, internet e comunicazioni via radio	287
10 Navigazione astronomica di base	137	Ulteriori letture	227	Pianificazione delle scorte di generi alimentari per una traversata	278	Computer	287
La Terra e il cielo	137	16 In porto	229	Come mantenere gli alimenti freschi	280	Collegamenti	289
Il sestante nell'uso pratico	147	Ancoraggio e ormeggio	229	Coltivare a bordo	281	Collegamenti al computer in alto mare e comunicazioni radio	290
Osservazione di mezzogiorno per la latitudine	151	Tender	236	Usate tutti gli avanzi	281	Conclusione	293
Ora	155	17 Emergenze estreme	241	Alcolici	284		
Linee di posizione e carteggio	158	Uomo in mare	241				
Osservazioni del Sole prima di mezzogiorno e dopo	161	Avarie al sistema di governo	243				
Controllo bussola in alto mare	170	Disalberamento	245				
		Allagamento	246				
11 Pianificazione della navigazione	173	Abbandono dell'imbarcazione	247				
Andata e ritorno o solo andata	174	Pirateria	249				
Pubblicazioni	174	PARTE 3 LA VITA A BORDO					
12 Navigazione per cerchio massimo ed esecuzione di una traversata	183	18 L'equipaggio	253				
Navigazione per cerchio massimo	183	Compatibilità	254				
Esecuzione di una traversata	187	Impegno per la causa comune	255				
13 L'arte marinara nella sua applicazione quotidiana	191	Uno spazio personale	255				
Gestione delle vele durante una traversata in andature portanti	192	Equipaggi familiari	256				
Usura delle vele	194	Uomini e donne	257				
Opzioni per gli armi per le andature in poppa	196	Turni di guardia	258				
		Tenerli sempre allegri	260				
14 Gestione dei sistemi di bordo	203	19 La salute in mare	263				
Gestione dei sistemi elettrici	203	La gestione dei rischi	264				
Navigazione a motore e gestione del carburante	205	Il medico di bordo	265				
Acqua dolce	207	Opzioni per l'assistenza	265				
Gas da cucina	208	Requisiti commerciali e kit medici	266				
		Il sistema	267				
15 Affrontare condizioni di tempo cattivo	211	Assicurazione medica e assicurazione contro gli incidenti	268				
Considerazioni di carattere generale	211	Istruzioni scritte	269				
		20 Burocrazia	271				
		I documenti della barca	271				
		Assicurazione	272				
		Uffici e pratiche doganali	274				
		Tangenti e bustarelle	274				
		Armi da fuoco	275				

Introduzione

La mia prima vera esperienza in alto mare è stata a bordo di un ketch di 90 tonnellate di stazza, acquistato nel 1968 nel Baltico, dove svolgeva servizio commerciale. La barca aveva un equipaggio completo, ma gli anni della sua prima giovinezza erano lontani. Costruimmo l'alberatura con le nostre mani. Cinque anni più tardi salpai dall'Inghilterra alla volta del Brasile da solo con mia moglie, a bordo del nostro *pilot cutter* norvegese da 32 piedi, progettato dal grande Colin Archer, una barca il cui motore era quasi sempre guasto. Quel motore era un disastro tale che per oltre un anno di navigazione molto intensa fummo costretti a rinunciare completamente al suo utilizzo. Quelle barche non avevano a bordo alcun dispositivo elettronico. La navigazione si basava esclusivamente sull'osservazione del sole, dei pianeti e delle stelle, una situazione che si protrasse fino ai primi anni '90, anche a bordo delle imbarcazioni successive. Il governo della nostra barca era affidato al timone a vento. Il ketch non aveva neanche illuminazione elettrica e trascorsi un'infinità di sere impegnato a regolare gli stoppini e a riempire di olio le luci di posizione, che poi issavo in alto. Oggi sembra davvero di raccontare un mondo completamente diverso.

Fin da allora, pur avendo sempre preferito le imbarcazioni tradizionali, il mio approccio alla navigazione ha mantenuto il passo con i tempi. Dopo il *cutter* di Colin Archer si formò la mia famiglia e acquistammo un *Bristol Channel Pilot Cutter* di 51 tonnellate di stazza, costruito nel 1911. A bordo di quel *cutter* raggiungemmo l'Artico, i Caraibi e gli Stati Uniti, e fummo, per quanto ne so, la terza imbarcazione da diporto occidentale a visitare la Russia Sovietica dopo la rivoluzione del 1917. Con questa splendida imbarcazione mi feci le ossa in materia di navigazione con l'ausilio del Gps. Successivamente acquistammo il *Westernman*, una replica di un *pilot cutter* di 41 piedi progettata dal mio carissimo amico Nigel Irens, più noto per i suoi multiscafi che hanno infranto innumerevoli record. Durante il periodo del *Westernman*, i plotter cartografici si sono perfezionati e mi sono avvicinato alla ricezione radio a lunga distanza, e questo mi ha permesso di avere una visione più chiara delle condizioni meteo di quanto avrei potuto ottenere dall'osservazione del cielo e del mare e dalle oscillazioni del barometro. Il *Westernman* fu costruito sulla costa orientale del Nordamerica e la sua prima navigazione fu la traversata dell'Atlantico settentrionale, da Cape Cod a Bishop Rock.

Durante tutto quel periodo lavoravo come skipper per conto terzi. Questo mi condusse a intraprendere numerosi viaggi molto interessanti, compresa una 'transat' con un armo Aerorig, senza sartie e stralli, che mi lasciò veramente stupefatto. La mia barca attuale è un *cutter* Mason 44, di robusta costruzione in Vtr, con chiglia lunga, un potente motore diesel, grandi serbatoi, albero e boma metallici e sartie in inox. Pur non essendo una tipica barca da crociera veloce, è comunque molto moderna ed è dotata di un generatore, un freezer, impianto



La prima barca da crociera oceanica dell'autore, il pilot cutter Saari, progettato da Colin Archer, che qui vediamo tirato a secco su uno scivolo a Grenada, nel 1976. L'uomo alto e snello nella fotografia è l'autore, in un'altra vita.

di riscaldamento, un eccellente autopilota, due computer, accesso a internet e tutti i sistemi di navigazione elettronici attualmente disponibili.

Avendo attraversato un periodo di così grande sviluppo tecnologico, i velisti della mia generazione si trovano in una posizione privilegiata, e godono di una prospettiva molto chiara della navigazione oceanica moderna. Per fare il mio esempio, io ho abbracciato con entusiasmo le novità, ma ho anche sufficiente esperienza del contesto precedente per riuscire a capire dove le innovazioni non sono all'altezza della prova della realtà. Amo sorseggiare una birra ghiacciata e avere i piedi sempre caldi e asciutti, adoro l'illuminazione e mi piace avere una coperta esente da infiltrazioni. Mi piace soprattutto poter sapere sempre dove mi trovo, anche se su questo tema mi dilungherò maggiormente nel capitolo 9. Oggi posso proseguire il mio lavoro di giornalista ovunque mi trovi, grazie ai moderni sistemi di comunicazione. Piuttosto che attendere per mesi una lettera presso un fermo posta, posso essere sempre in contatto con la mia famiglia e i miei amici, sapendo che riceveranno i miei messaggi nel giorno stesso in cui li spedisco, eccetto per i rari casi in cui mi trovo a navigare nei pressi della linea del cambiamento di data, un caso nel quale potrebbero trovarsi a riceverli addirittura il giorno prima di quello della spedizione. La possibilità di comunicare con facilità e la generale diffusione delle imbarcazioni a vela sugli oceani hanno trasformato radicalmente la pianificazione degli aspetti medici e sanitari per chi naviga sulle lunghe distanze. E l'elenco non si esaurisce qui.

Il risultato di tutti questi progressi è che oggi il discorso che ruota attorno alla navigazione a vela oceanica è molto più articolato di quanto fosse negli anni '70. Allora si trattava di applicare il buon senso nell'approvvigionare l'imbarcazione e il suo equipaggio, nell'apprendere la navigazione astronomica e nel conoscere a fondo le tempeste tropicali e le strategie per gestire al

meglio la situazione in presenza di quelle perturbazioni. La navigazione oceanica non è cambiata di molto, eccetto per il fatto che oggi siamo molto più aggiornati e informati, grazie alle pubblicazioni e ai dati raccolti da migliaia di imbarcazioni impegnate a navigare negli oceani. Tutto il resto è stato radicalmente cambiato da una vera e propria rivoluzione, e la maggior parte di questo libro è dedicata ai risultati di quella rivoluzione, alla loro comprensione e a valutare come possiamo utilizzarli al meglio a nostro vantaggio.

Ho incluso un capitolo sugli elementi di base della navigazione astronomica e sono convinto della sua importanza. Uno skipper oceanico deve saper individuare una posizione con un fix astronomico con due osservazioni distinte. Questo è motivo di soddisfazione personale per un vero navigatore, non è soltanto un sistema di riserva in caso di guasto dei sistemi Gps. Avrei potuto fornire delle istruzioni semplificate per consentire ai lettori di individuare una posizione senza comprendere a fondo ciò che stanno facendo, ma non mi sono lasciato tentare da questo approccio. E al tempo stesso non mi lascio commuovere troppo dai nuovi programmi computerizzati che possono svolgere questo lavoro per noi. Non troverete alcun atteggiamento paternalistico in questo libro! Se leggerete quel capitolo con attenzione, assicurandovi di comprendere gli esempi, avrete conoscenze sufficienti per avvicinarvi al mondo meraviglioso della navigazione astronomica. Così vi unirete a un gruppo selezionato di fratelli e sorelle, in un mondo dove la scienza incontra l'arte e la filosofia regna sovrana, e solo una persona con un cuore simile a un blocco di granito potrebbe non emozionarsi di fronte a queste scoperte. In questo libro si parla poco dei grandi raduni e delle regate oceaniche, come la famosa Arc (*Atlantic Rally for Cruisers*), destinata alle imbarcazioni da crociera. Non ho alcun titolo per parlarne, non avendovi mai partecipato, ma è giusto ricordare che quegli eventi oggi si sono conquistati di diritto un posto importante nel mondo contemporaneo. Non l'ho sempre pensata a questo modo, ma ho cambiato idea quando un vecchio amico (e sottolineo: "vecchio"), ha risposto a questa mia domanda:

"Graham, tu hai sempre navigato sulla tua barca. Hai costruito la tua barca e hai navigato per migliaia di miglia. Perché hai bisogno di unirti a questi gruppi per navigare attorno al mondo?". "È molto semplice", mi ha risposto. "Ho passato i settant'anni da un pezzo. Se iniziassi una circumnavigazione oggi, alla mia velocità, un semplice calcolo attuariale mi ricorda che probabilmente sarei chiamato al mio ancoraggio finale nel cielo molto prima del completamento. In questo modo, invece, il team continuerà a spingermi a proseguire e, con un po' di fortuna, sarò di ritorno prima del mio ottantesimo compleanno".

E infatti è tornato, e ha fatto il giro del mondo partecipando al *RAFYC Blue Water Rally* e si è divertito tantissimo. È un uomo che sa il fatto suo e non si tira indietro davanti a nulla.

Quest'opera non è stata scritta specificamente come libro di testo per il conseguimento del Certificato RYA/MCA Ocean Yachtmaster britannico, pur essendo io uno degli esaminatori ufficiali. Il testo tuttavia, tratta tutti gli argomenti riferiti a quegli esami (e molti altri ancora), pertanto potrà servire anche a tale scopo. La mia intenzione, fondamentalmente, era quella di condividere una vita intera di esperienze a bordo di ogni genere di barca e su ogni genere di mare, caldo o freddo, con i miei compagni di navigazione. Vi auguro di incontrare solo tempeste di breve durata e di essere sempre sospinti dagli alisei che la natura ha scelto di far soffiare fin da quando il nostro pianeta ha iniziato a girare su sé stesso.



PARTE 1
LE IMBARCAZIONI
D'ALTO MARE

1 Gli scafi per la navigazione oceanica

Scegliere una barca destinata alla navigazione oceanica è diverso dalla scelta di cosa acquistare per navigare nei weekend e nelle vacanze in acque costiere, e questo per due ragioni principali. La prima è che l'imbarcazione sarà destinata a essere una casa, e non un occasionale rifugio dalla vita di tutti i giorni. La seconda ragione è ancora più seria. Le previsioni meteo per regioni temperate come l'Europa Settentrionale e il Nordamerica sono oggi così affidabili che sarebbe possibile navigare su quelle acque per una vita intera senza mai trovarsi ad affrontare una tempesta. Indubbiamente, il Mediterraneo è in grado di generare burrasche locali improvvise, ma i grandi venti come il maestrale e la bora sono in genere previsti con ampio anticipo. Nel mezzo dell'oceano, invece, a volte non c'è una via di fuga.

L'organo britannico che regola il settore della navigazione a vela, il RYA, definisce la "navigazione oceanica", ai fini del Certificato *Ocean Yachtmaster*, come una tratta di almeno 600 miglia nautiche tra due porti, e una navigazione che si svolga prevalentemente a più di 50 miglia dalla costa più vicina. In base a questa definizione un'imbarcazione si troverà al di fuori dei limiti delle previsioni meteo attendibili e, pertanto, pur non essendo impegnata in una reale traversata oceanica, si troverà a essere "sola" e dovrà affrontare nel modo migliore possibile qualsiasi evento. I vecchi lupi di mare scuoteranno la testa e sosterranno che questa distanza è troppo contenuta. Capisco perfettamente il loro pensiero, ma il concetto essenziale è sottolineare come, in acque oceaniche, le previsioni meteo ottenibili non garantiscono la protezione assoluta di una barca. Se quella barca è destinata a incontrare una tempesta, allora dovrà essere in grado di affrontarla in piena sicurezza.

I bar dei circoli velici risuonano di racconti di "venti da 50 nodi che spazzavano la coperta" in aree come quella del Solent occidentale. Ho lavorato su quelle acque per gran parte della mia vita e raramente ho visto soffiare venti di quell'intensità per periodi prolungati. Forse sono stato fortunato, ma ho dei dubbi in proposito. Cinquanta nodi di vento in acque aperte con un esteso *fetch* oceanico significano una cosa molto diversa per un'imbarcazione da crociera con equipaggio ridotto. Dopo 24 ore di venti simili nell'Atlantico settentrionale, con onde di 12 metri che spingono verso nord est e che provengono fin dal continente americano, qualunque marinaio finirà con il desiderare di trovarsi altrove. Quando poi il vento inizia a ruotare, facendo impazzire le creste delle onde alte quanto le guglie di una chiesa, un piccolo equipaggio, anche se di giovane età, potrebbe già aver perso le forze necessarie per governare al meglio l'imbarcazione. Prima o poi toccherà alla barca occuparsi di loro. A quel punto, il fatto che una barca stringa due gradi di più delle altre, o che abbia un letto più grande nella cabina di poppa rispetto alla barca esposta nello stand accanto del salone nautico, appariranno come dettagli assolutamente irrilevanti. Un messaggio contenuto in questo libro è il seguente: le doti marine di una barca non si definiscono semplicemente con una serie di numeri elencati dalle

autorità che sono tenute, per il loro ruolo, a cercare di definire l'indefinibile. Conoscere l'angolo di perdita di stabilità (AVS, *Angle of Vanishing Stability*) di una barca è utile, ma la questione generale è assai più complessa.

La propaganda dei cantieri nautici, modello dopo modello, promette sempre prestazioni spettacolari con livelli di comfort e sicurezza in mare senza rivali. La realtà è che in alto mare non c'è niente di sicuro. Una barca che sappia davvero badare a sé stessa, per esempio tenendo la cappa in modo molto costante e affidabile, mantenendo un'angolazione costante al vento di circa 40° e non rischiando mai di traversarsi al mare, probabilmente non stringerà il vento in acque calme come gli scafi progettati per la navigazione estiva sul Baltico, dove le prestazioni e lo spazio sottocoperto sono le priorità principali. Le pubblicità delle imbarcazioni a vela ad alte prestazioni mostrano le barche filare veloci con una brezza di 15 nodi, con un equipaggio sorridente impegnato a godersi una magnifica giornata di sole. Quello stesso equipaggio potrebbe smettere di sorridere se la barca si trovasse sballottata per due giorni filati da grandi onde frangenti, con l'autopilota rotto e la randa terzarolata al massimo che lascia la barca comunque troppo invelata. Un'imbarcazione simile potrebbe far registrare tempi di navigazione eccellenti durante una traversata dall'Europa ai Caraibi con vento a favore, ed essere un mezzo divertentissimo per le giornate di vela trascorse tra le isole. Potrebbe anche tornare verso l'Europa senza particolari problemi, seguendo l'antica rotta dei piroscafi che passa per le Bermuda e le Azzorre, ma se dovesse decidere di rientrare seguendo l'entusiasmante rotta che passa lungo la costa orientale del Nordamerica, fino alla Nuova Scozia o a Terranova, per poi mettere la prua verso l'Irlanda, la storia potrebbe rivelarsi molto diversa.

In sostanza questo ci ricorda che dobbiamo definire i nostri obiettivi con attenzione e, soprattutto, con onestà. Armati di questi presupposti, potremo quindi valutare le diverse scelte comprendendone le implicazioni. Nessuna barca può offrire tutto a qualsiasi navigatore. Le barche di successo sono quelle che sono state scelte con saggezza per risultare adeguate al carattere dei loro armatori e al tipo di lavoro che dovranno svolgere.



Una moderna barca da crociera per famiglie con avvolgiranda incorporato nell'albero.



Una barca da crociera veloce, probabilmente più idonea a partecipare alla Arc che alla navigazione lungo le coste della Groenlandia nordorientale.