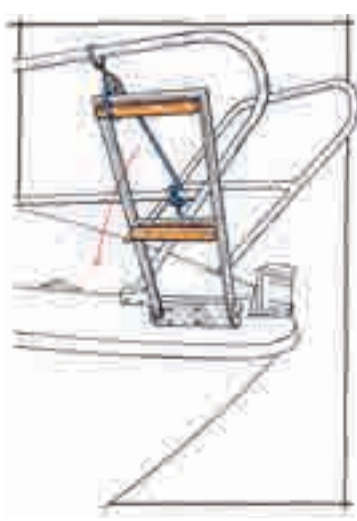
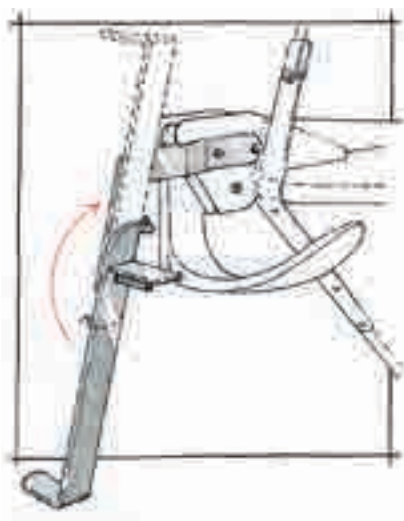
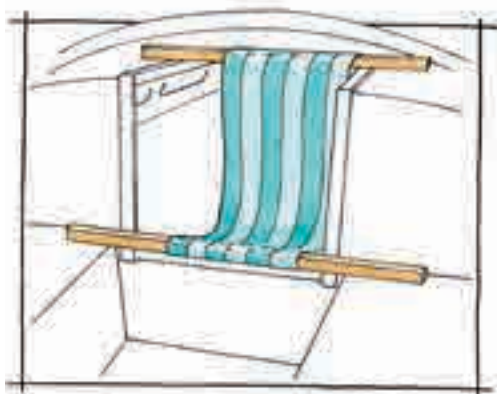
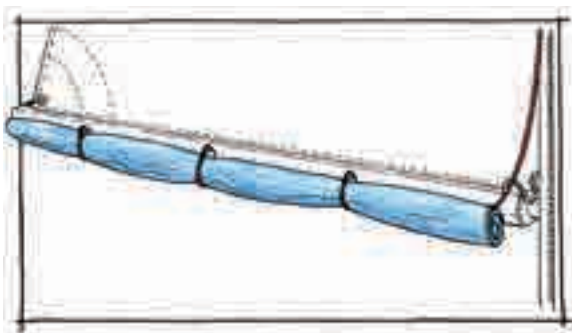


Fridtjof Gunkel

333 suggerimenti ai marinai





Titolo originale: *333 Tipps für Segler*

Published in Germany by Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld
© 2015, 2nd edition Delius Klasing & Co. KG, Germany

© 2021 Nutrimenti srl

Traduzione dal tedesco di *Sara Barone*

Prima edizione giugno 2021

www.nutrimenti.net

via Marco Aurelio, 44 - 00184 Roma

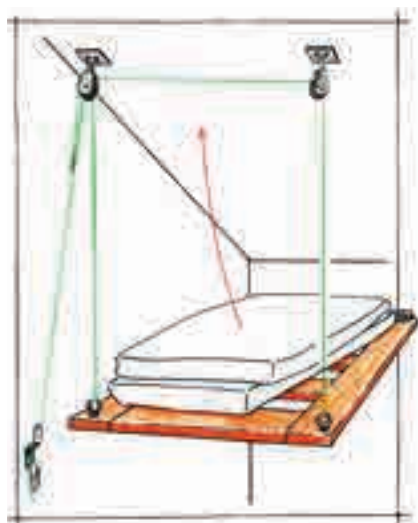
Illustrazioni Jochen Peschke

Art director: Ada Carpi

ISBN: 978-88-6594-825-5

Stampato per conto
della casa editrice Nutrimenti
Evrografis D.O.O. – Maribor
nel mese di giugno 2021

Printed in Slovenia



Nota all'edizione italiana	6
Premessa	7
Ormeggio e ancoraggio	8
Comfort e pozzetto	26
Disposizione del ponte e gestione	50
Vele e regolazione	75
Stivare e mettere in sicurezza	93
Dinette e dispensa	110
Manutenzione e rimessaggio	119
Questo e quello	129

Nota all'edizione italiana

Questo libro racchiude una vera e propria miniera di consigli e suggerimenti. Veri e propri trucchi del 'mestiere' per i diportisti. Si tratta delle indicazioni fornite da navigatori esperti e raccolte in diversi anni dalla rivista tedesca *Yacht* sugli aspetti più diversi della navigazione e della gestione della propria barca. Per questo, in alcuni casi si troveranno riferimenti a un ambiente in parte diverso da quello dei mari e delle marine italiani, e più familiare nei mari del Nord Europa, dove ad esempio bisogna prendere in considerazione le correnti, o sistemi di ormeggio non tanto diffusi da noi, come quello su briccole. La stragrande maggioranza dei suggerimenti può però rivelarsi preziosa per tutti, e per questo ci è sembrato utile proporlo anche ai velisti italiani. Anche così, fuori dai manuali classici e dalla teoria canonica, si accrescono infatti le proprie abilità e competenze, fondamentali per personalizzare la propria barca e renderla sempre più a propria misura.

Premessa

La vela è nello stesso tempo diverse cose: un hobby grandioso, uno sport difficile o semplicemente puro relax. La vela però può essere anche altro; spostarsi sul filo di due elementi, aria e acqua, è un moto complesso che coinvolge attivamente due scienze, l'idrodinamica e l'aerodinamica.

Ancora più complesso del veleggiare in sé può essere l'imbarcazione stessa, con le sue molteplici componenti. Di fatto un'imbarcazione deve riassumere in sé diversi elementi: è allo stesso momento sia un veicolo che un habitat, un piccolo microcosmo autonomo e tecnico.

Ci sono sistemi complessi per gestire le vele, l'ancoraggio, la conduzione così come l'elettricità, l'acqua e le acque reflue.

Inoltre, un'imbarcazione prevede dotazioni di sicurezza, una zona cucina funzionante, spazio per lo stivaggio, cuccette e un wc.

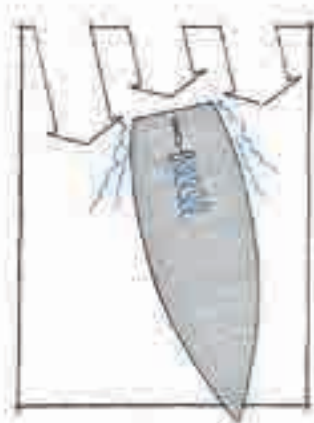
E malgrado questa complessità, o forse proprio a causa di questa, anche un'imbarcazione fornita da un cantiere completamente equipaggiata risulterà sempre lontana dal soddisfare tutte le aspettative dell'armatore.

È evidente: ogni imbarcazione ha ampio margine di miglioramento, e questa è una buona cosa. È davvero molto divertente ottimizzare, montare e assemblare parti, implementando il proprio progetto, e ancora, personalizzare l'imbarcazione per le proprie specifiche esigenze e preferenze così come per il proprio stile di navigazione.

La maggior parte delle migliorie apportate all'imbarcazione è il risultato delle proprie preferenze. Un'altra grossa fonte di migliorie a bordo (o delle manovre) viene dall'osservazione in porto, in mare e all'ormeggio.

Approfittate delle idee che abbiamo raccolto per voi in questo libro: sono i migliori consigli dei marinai pubblicati su *Yacht*, che hanno fornito supporto e aiuto in molte circostanze.

Ormeggio e ancoraggio



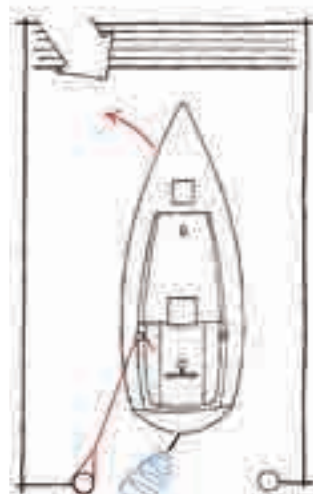
Sostare invece di incrociare

Quando si naviga in luoghi come i Paesi Bassi, i marinai sono abituati a lunghi tempi di attesa ai ponti e alle chiuse. I posti per l'ormeggio sono pochi e velocemente occupati, il resto delle imbarcazioni sono obbligate a manovrare nel limitato, esiguo spazio rimanente. La maggior parte degli skipper prova a restare fermo con la prua al vento, pratica quasi impossibile senza accelerare un minimo: in questo modo si producono le manovre più sciocche e azzardate, aumentando occasioni di stress e incidenti. Con il nostro Moody 346 usiamo preferibilmente il vento come timoniere: ci mettiamo lentamente con il vento in poppa e rimaniamo così posizionati con piccole accelerate. Non appena il punto di propulsione si trova sopravvento, l'imbarcazione si comporta come un segnavento bloccato, e raramente sono

necessarie correzioni. Questa pratica funziona in maniera simile quando ci sono le correnti.

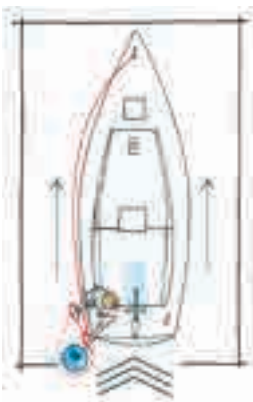
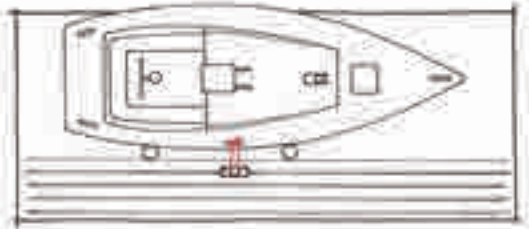
Impiego dello spring per accedere più facilmente al posto barca

Molti skipper dimenticano che uno spring può essere davvero utile per ormeggiare l'imbarcazione in sicurezza. Non solo rende la vita del timoniere più facile quando si prende il largo con venti verso terra, quando si prende il largo in generale o quando si ormeggia di poppa con vento laterale. Lo spring è molto utile quando si accede a un posto barca poco familiare. Nel caso non ci siano le trappe del corpo morto o non sia disponibile un'imbarcazione vicina sottovento a cui appoggiarsi temporaneamente con i parabordi, o se l'equipaggio non è ben sincronizzato, oppure sei solo, se hai forti venti laterali ti puoi facilmente trovare di traverso o con la prua sul molo. Per questo motivo utilizziamo la seguente strategia: per prima cosa fissiamo una cima a poppa e a prua; le altre cime di ormeggio posso essere assicurate successivamente. Usando uno spring tra la briccola di poppa sopravvento e la galloccia, o un winch, la posizione dell'imbarcazione può essere facilmente controllata con un po' di pratica, bilanciando la forza di avanzamento del motore con quella frenante dello spring che viene fatto scorrere .



Ormeggiare velocemente senza fastidi

Navigo spesso in solitario con il mio Willing-31 e ho escogitato un semplice trucco, con ottimi esiti, per ormeggiare affiancandomi alla banchina, al molo o a un'altra imbarcazione. Ovviamente metto fuori i parabordi prima di ormeggiare: sono molto importanti per stabilizzare l'imbarcazione se si usa il mio metodo. Utilizzo una cima di 80 cm scarsi, la fisso alla mia galloccia centrale e la metto sulla falchetta. Poi manovro l'imbarcazione parallelamente al molo, mi fermo, con un gesto veloce la faccio passare attorno alla bitta, che ho individuato precedentemente, e tiro il più possibile. Le restanti cime di ormeggio di prua e poppa le posso fissare senza fretta. Rimuovendo questo 'ausilio' una volta perfezionato l'ormeggio.



Ormeggio al gavitello in solitario

I marinai che navigano in solitario escogitano differenti trucchi per ovviare l'assenza di qualcuno che possa dare una mano. Per ormeggiare a una boa o gavitello, generalmente retrocedo in modo da trovarmi con la poppa in prossimità del gavitello. In questo modo è più semplice condurre l'imbarcazione in caso di forti venti o correnti, perché la poppa si comporta come un segnavento. Inoltre dalla poppa posso raggiungere più facilmente il gavitello. Per prima cosa faccio scorrere esternamente la cima di ormeggio di prua fino a raggiungere la poppa. Con il motore al minimo, mantengo l'imbarcazione con la poppa vicino al gavitello, faccio passare le cime e le fisso. L'imbarcazione prenderà naturalmente la sua posizione.

Ormeggio al molo in solitario

Se si naviga regolarmente in solitario, si deve escogitare qualche trucco per ormeggiare l'imbarcazione. Io preferisco procedere lateralmente al molo o alla banchina, anche con venti provenienti dal largo. Quando sei solo non ha senso ormeggiare di prua, poiché la barca inizia a muoversi immediatamente non appena l'hai fermata. Procedere con la poppa controvento ha invece molti vantaggi. Lo scafo si raddrizza da solo come un pendolo. Inoltre, ci si può avvicinare al molo giocando con il motore, ma ci si può avvicinare al proprio posto in banchina anche senza movimento lanciando la cima d'ormeggio alla bitta. Usando la galloccia centrale o il winch, si recupera poi la cima accostando la prua al molo.

