

PIANIFICAZIONE

di una CROCIERA



Il Manuale dell'Ufficiale di Rotta, libro di testo dell'Accademia Navale di Livorno, edito dall'Istituto Idrografico della Marina, nell'affrontare la tematica dello studio di una traversata, riporta che la problematica va affrontata in tre fasi distinte:

- lo studio preliminare,
- lo studio generale,
- lo studio dettagliato

tutto seguendo due dettami basilari:

- evitare possibili pericoli,
- seguire la via più breve.

Ovviamente le norme riportate riguardano i veri professionisti del mare che per tutta la loro vita affronteranno traversate, anche oceaniche, comandando navi importanti condotte da equipaggi numerosi.

Ciò non toglie che un diportista, con la responsabilità del comando, in ragione più ridotta, debba affrontare problematiche simili dopo aver deciso di effettuare una crociera a medio e breve raggio. Vediamo nel dettaglio di fornire spiegazioni esaurienti e comprensibili.

Principalmente i “pericoli” sono rappresentati dalle difficoltà delle acque in cui si deve navigare. E' quindi necessario conoscere se sulla rotta prescelta si incontreranno canali ristretti, passaggi obbligati, secche, bassi fondali o quant'altro possa far abbassare la soglia di sicurezza della propria navigazione.

Utilissima, oltre alla dettagliata consultazione delle carte nautiche generali e particolari, sarà la lettura attenta delle pubblicazioni nautiche quali i **portolani** e l'elenco **fari e fanali**, se si ha intenzione di intraprendere una navigazione notturna.

Il portolano è un libro di grande fascino perchè contiene oltre, alle notizie tecniche precise quali, ad esempio, le modalità di avvicinamento ad un porto, le ordinanze che regolano tale attività, i disegni artistici dei profili della costa e le fotografie dei punti cospicui costieri, anche notizie tratte da osservazioni locali che hanno interesse storico e di grande praticità, quali “i segni premonitori del cattivo tempo” che vanno letti attentamente e che sono frutto di lunghe osservazioni sul campo.

La cartografia nautica può essere preventivamente consultata anche sui sistemi di navigazione satellitare. Impostando il porto di partenza e quello di arrivo è possibile osservare tutto il percorso con facoltà di andare in “zoom in” sui punti di maggior interesse

e sui porti che si vuole raggiungere, con possibilità di visionare l'interno del porto stesso e le sue banchine.

Particolare attenzione va posta nell'osservazione, in avvicinamento, di alcuni porti, soprattutto quelli principali, degli "schemi di separazione del traffico". Per evitare la possibilità di collisione in zone molto trafficate ed in esecuzione alle normative internazionali, l'Autorità Marittima Italiana, cioè le Capitanerie di Porto, ha emanato disposizioni, poi riportate sulle carte nautiche e sui navigatori, che assomigliano a vere e proprie strade, in cui si identificano le migliori rotte di avvicinamento e allontanamento e la velocità di percorrenza obbligatoria. Leggere le ordinanze specifiche dei porti ove questo sistema è aggiornato offre la possibilità di navigare in sicurezza e di non incorrere nei rigori della legge.

Infine i professionisti del mare chiamano "atterraggio" quella fase della navigazione che si compie riavvicinandosi alla costa dopo aver percorso una rotta in mare aperto. Non sempre è facile riconoscere se si è giunti nel punto in cui si era prefissato di arrivare. Molto utili sono, ancora una volta, i punti cospicui costieri e l'osservazione di fari, chiese e campanili, costruzioni particolari e di particolari colorazioni che si osservano preventivamente sui portolani. Queste osservazioni sono utili indizi per l'identificazione dei luoghi.

Mentre ci si avvicina alla costa è meglio ridurre la velocità utilizzando costantemente i binocoli, meglio se di uso prettamente navale (7x50). Da non dimenticare che durante la notte i fanali delle imboccature dei porti si possono facilmente confondere con la luce delle città o degli insediamenti urbani.

Passando alla lettura dei bollettini è necessario aver chiaro il concetto di "rotta meteorologica". Le future scelte del percorso ottimale devono essere intraprese in base alle condizioni meteo, ponendo in seconda battuta il concetto di brevità. Ciò a significare che le informazioni meteorologiche devono influenzare le scelte per favorire rotte più sicure.

Consultare i bollettini è molto facile. Interpretarli nel modo corretto è più difficile. Numerosi siti internet forniscono queste notizie con previsioni anche a lunga scadenza.

E' comunque utile ricordare che il sito www.meteoam.it è quello ufficiale dell'Aeronautica Militare, che fornisce anche il bollettino del mare denominato "METEOMAR", sia in grafica che in descrizione. Lo stesso sito dà possibilità di accesso alle immagini visibili del satellite METEOSAT, anche con prospezione virtuale. Nel bollettino Meteomar si accede anche alla visione grafica dei campi barici al suolo. E' bene ricordare che le isobare (linee di uguale pressione) più sono vicine, più il gradiente barico è elevato. Ciò significa che la forza del vento sarà più elevata. Contrariamente, più le isobare sono distanti, meno vento sarà presente in quell'area marittima. Questa situazione si verifica, nei nostri mari, d'estate quando l'anticiclone delle Azzorre si insedia nel Mediterraneo.

Se a bordo non è possibile utilizzare un collegamento ad internet, per accedere alle notizie meteorologiche basta accendere il proprio VHF e sintonizzarlo sul canale 68. In continua viene trasmesso il Meteomar, sia in Italiano che in Inglese. Inoltre vengono lanciati anche gli avvisi urgenti ai naviganti che sono vere e proprie notizie dell'ultima ora e possono riguardare la zona di mare da attraversare.

A questo punto si possono calcolare le miglia da percorrere e la velocità media che, presumibilmente, potrà essere tenuta. Il calcolo della distanza consente di effettuare una precisa valutazione dei consumi e quindi la quantità di carburante necessaria. E' opportuno effettuare il rifornimento aggiungendo una percentuale superiore al consumo necessario, variabile tra il 10 e il 20% in più, nel caso in cui si incontrino avverse condizioni meteorologiche che fanno consumare più carburante, considerando il moto ondoso.

Per le imbarcazioni a vela con motore ausiliario, riempire completamente il serbatoio è buona norma, come quella di controllare tutte le vele, l'albero, le manovre fisse, le manovre correnti e tutti i winch che devono essere dotati di relativa maniglia.

Anche l'integrità dello scafo assume un aspetto strategico. Un carenaggio effettuato a regola d'arte, prima della stagione estiva, assicura un controllo completo dell'opera viva evidenziando gli eventuali interventi da effettuare. Molto importante in questa fase è anche il controllo degli assi portaeliche, degli astucci delle eliche stesse e dei timoni.

Per le barche a motore è consigliata una buona manutenzione dei propulsori prima della crociera, controllando oltre agli eventuali interventi meccanici, anche i livelli dei liquidi, lo stato dei filtri e la funzionalità dell'alternatore. Prima di avviare i motori principali e gli ausiliari, verificare sempre che le prese a mare siano aperte.

Ogni imbarcazione deve essere equipaggiata con le dotazioni di sicurezza previste dalla legge. Investire qualche soldo in più in dotazioni efficienti e resistenti può rivelarsi una saggia decisione, molto apprezzata in caso di reale necessità. Se a bordo si imbarcano persone poco esperte o bambini, è buona norma spiegarne loro l'utilizzo, soprattutto per quanto concerne i mezzi collettivi e individuali di salvataggio (autogonfiabile e giubbotti), svolgendo vere e proprie dimostrazioni, simili a quelle delle hostess prima del decollo di un volo.

Spiegare anche l'utilizzo del salvagente anulare, dotato di sagola galleggiante e boetta luminosa, capovolgendo la stessa per farla accendere. Se ciò non avviene verificare i filamenti della lampadina o le batterie. Ricordare, a tutti, che in caso di caduta accidentale in mare questa dotazione, di giorno ma soprattutto di notte, può salvare la vita ad una persona.

A questo punto è arrivato il momento di fare cambusa in base al numero delle persone di equipaggio e dei giorni di navigazione previsti. Lo stivaggio degli alimenti e delle bevande deve essere effettuato con accuratezza, calcolando i pesi che non devono gravare troppo a dritta o a sinistra, poichè l'assetto trasversale deve rimanere bilanciato, specie nelle imbarcazioni di piccole dimensioni. Anche i bagagli vanno stivati intelligentemente,

raccomandando ad ognuno la responsabilità dei propri effetti personali e che gli stessi siano sempre tenuti in ordine e negli appositi spazi.

Il disordine sotto coperta crea problemi di pacifica convivenza ed è potenziale vettore di incidenti, specialmente in presenza di condizioni meteomarine avverse.

Ora si è pronti a partire! Manca un ultimo controllo: quello dei documenti di bordo e dei componenti dell'equipaggio. Se la barca non rientra nella categoria "natanti" ed è iscritta nei registri imbarcazioni da diporto (RID) è necessaria la licenza di navigazione, con le "annotazioni di sicurezza" in corso di validità trascritte sul documento. La barca deve essere assicurata quantomeno per la responsabilità civile; anche gli apparati collettivi di salvataggio devono avere superato il collaudo iniziale e periodico così come la stazione radio, se abilitata al traffico radio telefonico.

Lo skipper deve essere munito di patente nautica valida. E' consigliabile che anche un'altra persona a bordo posseda la stessa abilitazione. Ricordarsi che la patente nautica deve essere corredata dal certificato limitato di radiotelegrafia. Se si intende navigare in acque straniere comunitarie è necessario che tutti i componenti dell'equipaggio siano muniti di carta d'identità. Se il Paese non appartiene alla Comunità Europea, come il Nord Africa, è opportuno possedere il passaporto.

Ora è veramente tutto.

Avviate i motori, mollate gli ormeggi e a lento moto dirigete fuori dal porto, finalmente in acque libere.

Buon vento e.... in bocca al lupo (di mare)