



Sette giorni in navigazione d'altura, fra atterraggi notturni e vento forte per imparare a pensare in modo diverso alla barca e a se stessi

Corso d'altura

Il mare in cattedra

di Nico Caponetto

Aria di festa e d'attesa, la sera prima della partenza. Aria frizzante, di fine marzo. Portovenere ha la sua solita bellezza precaria, minacciata dal gesto brusco di chi non la sa vivere nella sua unicità, ma protetta da chi ha imparato ad amarla nelle sere di inverno, quando in pochi, innamorati del suo caruggio, si tira tardi da Sonia al bar Sport.

I tocchi del campanile ricordano che è il tempo di andare e spingono l'equipaggio verso la barca, un first 47.7. Domani si parte per il primo corso d'altura: 500 miglia di mare, atterraggi notturni, spinnaker, navigazione con cattivo tempo. Sei allievi e due istruttori per il livello più alto di formazione che la

scuola può offrire sulla navigazione. Per tutti, patentati e con diversi corsi alle spalle, si tratta di un primo importante passo verso l'autonomia, verso un nuovo modo di pensare la barca e la navigazione. Si sono studiate le rotte meteorologiche: una bassa pressione a ovest della Spagna tira su venti di scirocco. Si punta sulla Corsica del sud dove, fra lunedì sera e mercoledì, soffierà un maestrale fra i 25 e i 35 nodi: l'appuntamento con il vento è stato fissato.

Preparare una barca per l'altura rappresenta un complesso insieme d'azioni e controlli: verifica delle attrezzature e delle dotazioni di sicurezza, stivaggio della cambusa, rifornimenti, controlli al motore, studio delle rotte e delle previsioni meteo. Il primo giorno di corso fila via così: aspettando la mattina dopo



e curando i dettagli della preparazione. Si tratta di partire con il piede giusto per cogliere l'obiettivo: acquisire una nuova forma mentale, imparare a ragionare in modo diverso, considerando la barca come un microcosmo che vive 24 ore su 24 in modo autosufficiente: risorse umane, energia, acqua, cibo, smaltimento rifiuti. Ecco la prima grande lezione: alcune, importanti questioni della nostra quotidianità, chiuse fra le mura di questa splendida barca.

La cambusa è pensata con tutti i più buoni propositi: carboidrati (pasta, pane, gallette secche), proteine (carne per il primo giorno e poi uova e legumi), vitamine con frutta e verdura. Poi ci si lascia andare alle necessità dello spirito: cioccolata, qualche bottiglia di buon vino, una fiaschetta di grappa. In navigazione notturna la consegna è rigida: un bicchiere di vino e niente di più. A terra invece scopriremo che le occasioni per brindare sono innumerevoli. L'acqua stivata in sentina, stipetti riempiti di pacchi e scatole, frutta e verdura contenuta nelle reticelle fissate ai tientibene interni.

Il check della barca deve essere completo. Un'ottima occasione per salire in testa d'albero a turno in sicurezza, evitando improvvisazioni ed errori gravissimi, come quello di agganciarsi solo a un moschettone invece di assicurarsi a una gassa o di farsi tirare su senza una seconda cima di sicurezza. Si passa alla coperta e alle vele. Tutto, dai winch agli stopper, dalla linea di ancoraggio alle luci, deve esser controllato. Già le luci. Una



A sinistra, la rotta seguita durante il corso. Sopra, un allievo in manovra; sotto una veduta di Portovenere, punto di partenza e di arrivo del First 47.7



dimenticanza, che si manifesterà la notte successiva. Quindi il motore, per un controllo dei livelli e della dotazione minima di ricambi: girante, cinghie, filtri. Infine le dotazioni di sicurezza: quali e dove sono, come si usano, come vanno conservate.

SI PARTE: INIZIANO I TURNI

Domenica mattina. Equipaggio e barca sono pronti. Le ultime carte sinottiche confermano le previsioni del giorno prima: uno scirocchetto accompagnerà il primo trascorrere delle ore ruotando a sud man mano che si scende di latitudine e ►►

L'ALLIEVO

"IL MIO MARE DENTRO"

di **Ivan Camera**

Penso che navigare sia un po' come vivere: se un uomo è capace di vivere, allora è anche capace di navigare e viceversa. Il più delle volte però non sappiamo vivere e allora navigare diventa un pò difficile e buttarsi tra onde e vento ci fa paura. Provarci, se preparati, può aiutare a ridimensionare tutto e a dare al tutto un peso diverso, più vero. Ed è così che, nonostante siano alcuni anni che faccio il velista della domenica solcando i mari con prudenza a volte, a volte con scaltrezza, mi sono deciso a impegnarmi nell'ennesimo corso di vela: un corso d'altura. Perché? Certo per imparare nuove tecniche, ma soprattutto per imparare ad andare per mare con una testa diversa e per "rubare" a quei velisti esperti un po' della loro capacità di "vivere". Vento, onde, sole, stelle e luna, profu-

mo di mare e di libertà, turni, navigazioni notturne, mare addosso per 24/36 ore continue, ecco com'è stato quel corso; ma soprattutto uno skipper, un istruttore che mi ha insegnato che per mare ci si può andare senza paura, affrontando anche una forza 8 nelle Bocche di Bonifacio purché di quel mare e di quel vento se ne abbia rispetto e lo si affronti preparati. Misurarsi con gli elementi della natura, senza sfidarli, fare previsioni e piani di navigazione ma sapersi adattare, non arrabbiarsi se il vento cambia, non sentirsi umiliati se dobbiamo dare una mano di terziari o se si deve cambiare rotta quando le condizioni cambiano e diventano un pò pericolose. Ecco il grande valore di quel corso. Non ho imparato a navigare, per quello ci vorranno anni, e forse una vita intera non basterà. Ma ho cominciato a imparare ad affrontare il mare, non più con timore, ma con quel rispetto che spero mi farà navigare più sereno tra le onde del mare e della terra.



Sopra, l'isola di Lavezzi nelle Bocche di Bonifacio. Sotto, il timoniere impegnato in una bolina in avvicinamento all'isola d'Elba



ci si avvicina a sera.

La rotta meteorologica coincide con quella vera che ci porta verso sud ovest, le bocche di Bonifacio. Si decide quindi di stringere al massimo la bolina per poi poggiare gradualmente seguendo la rotazione del vento. Salpati gli ormeggi, alle 6 si mette la prua fuori dal porto e attraverso il canale di San Pietro, fra la Palmaria e Portovenere, usciamo sul Tirreno, pronti alle nostre prime 24 ore circa di navigazione.

Sei allievi e due istruttori. Un turno di due ore a coppia insieme con l'istruttore che invece copre un turno di tre ore in modo da "saggiare" la guardia montante e passare le consegne al secondo che subentra. Si parte dunque, e il diario di bordo, essenziale strumento di navigazione, oltre che documento obbligatorio, vede marcare i primi dati: orario, posizione, rotta, velocità, stato del mare e intensità del vento, pressione atmosferica. Ogni due ore i valori sono annotati attraverso un'osservazione continua che, insieme all'ascolto dei bollettini e all'osservazione dei fenomeni naturali, ci permetterà di sviluppare una nostra previsione meteo. Sul giornale di bordo s'imprime anche la sequenza di piccoli grandi eventi: avvistamenti, eventuali inconvenienti o rotture, qualche particolarità in un atterraggio o in un ormeggio, difficoltà incontrate, in modo da creare la memoria dell'imbarcazione e delle sue rotte, prezioso scrigno d'informazioni per gli equipaggi che si succederanno.

LA NAVIGAZIONE NOTTURNA

Il vento si è mantenuto da scirocco per tutto il pomeriggio permettendoci di fare rotta a sud lasciandoci la Gorgona e Capraia a sinistra. Il diario di bordo parla chiaro: una graduale ma costante discesa della pressione atmosferica ci avverte dell'avvicinarsi di una depressione. L'aumento dell'umidità e della temperatura non lasciano dubbi sul fatto che si tratta di un fronte caldo. L'equipaggio vive materialmente questo intreccio di esperienze: quella fisica, di osservazione, e quella strumentale, scoprendo l'efficacia degli argomenti studiati



Equipaggio sopra vento durante una bolina. Sotto, avvicinamento notturno all'isola d'Elba. A destra, un momento della salita in testa d'albero per la verifica delle attrezzature



in un'aula e ora finalmente tradotti in pratica.

La vita di bordo è scandita dall'alternarsi delle guardie in pozzetto e dai turni di riposo. La sera arriva come un naturale passaggio delle consegne: la luce cede il passo al buio, lentamente, dando il tempo all'equipaggio di prepararsi. Punto nave al cambio guardia, annotazione dei valori di pressione e temperatura, torcia in pozzetto e, soprattutto, la consegna tassativa, per chiunque si trovi all'esterno, di agganciare l'imbracatura del giubbotto autogonfiabile, per mezzo del penzolo, al "passerino", in inglese jack-line e non life-line, termine con cui invece si indica la draglia.

Le luci di via riservano una piccola lezione: prima di partire il comandante non si è ricordato di verificarne il funzionamento. Si accende solo il coronamento; verde e rosso sono spenti. Si attrezzano le luci d'emergenza alimentate da batterie e si prosegue in sicurezza puntando su Portovecchio, incastonato nel cuore di un profondo fiordo sulla costa est della Corsica. È la prima notte in mare. Che tentazione, per tutti, restare svegli in pozzetto. Ma il previsto atterraggio notturno a Portovecchio sarà un momento di didattica per tutti. Quindi in branda. I teli antirollio vengono armati nelle cuccette singole; a poppa ci si accomoda a seconda del bordo. Il vento si è disposto da sud, lungo il profilo della Corsica, imponendo una serie di bordi che cerchiamo di non tirare troppo lontani dalla costa, per sfruttare una corrente che costantemente scende da nord a poco più di mezzo nodo.



NAVIGAZIONE STIMATA

Basta satellitare. Si simula una rottura in navigazione notturna, eventualità per nulla improbabile nella realtà. L'ultimo punto nave riportato sulla carta rappresenta il nostro punto di partenza. Velocità media, prua bussola e tempo trascorso ci permettono di fissare un punto stimato. Il rilevamento del faro di Allistaro si traduce sulla carta in una linea di posizione che passa leggermente più a nord del nostro punto stimato. In assenza d'altri punti cospicui, incrociamo la retta con la batimetria dei 20 metri su cui ci troviamo. Non è un punto nave preciso, ma sufficiente per essere certi di navigare in acque libere da qualsiasi pericolo. Sulla carta si traccia la rotta che si sta seguendo con mure a dritta, e si calcolano i successivi punti d'acosto rispetto ai quali si devono eseguire le virate. A ogni cambio turno, chi monta rileva le consegne mentre chi scende sotto coperta riporta i dati della navigazione su carta e giornale di bordo. Quasi un cerimoniale, con qualche incertezza in questa prima notte, ma che via via, nelle notti successive, verrà a far parte della vita di bordo, si trasformerà in un nuovo punto di vista dei singoli allievi, in cui riposo, precisione nei cambi, osservazione costante dei fenomeni e dei dati strumentali, controllo della navigazione a vista, diverranno l'ossatura.

L'ATTERRAGGIO

E' arrivato il momento di verificare in mare ciò che si è visto in aula durante il corso patente: l'atterraggio di notte per ➤➤

GLI INDIRIZZI

Nelle scuole di vela italiane, sono diverse le formule con le quali si propone un approccio al corso di navigazione di altura. Abbiamo selezionato gli indirizzi di alcune.

Elmos' Fire - Esperienza di navigazione d'altura con Vittorio Malin-
gri in Mediterraneo e Oceano.

Tel. 075/920251 - vitmalin@tin.it - www.elmosfire.it

Horca Myseria - Nove giorni di navigazione nel Tirreno con due
istruttori professionisti a bordo e massimo sei allievi.

Tel. 02/2552585 - info@horcamyseria.it - www.horcamyseria.it

Scuola Italia in Vela - Scuola di Franco Ricci che propone 7 gior-
ni di navigazione in Sardegna. Tel. 070/805671

info@scuolaitaliainvela.it - www.scuolaitaliainvela.it

Vivere la Vela - Il corso prevede una navigazione di 72 ore con-
secutive in Mediterraneo. Tel. 02/33600180

viverelavela@viverelavela.com - www.viverelavela.com

Orza Minore - Nove giorni di navigazione nell'alto e medio Tirreno.
Tel. 039/328301 - orza@orzaminore.it - www.orzaminore.it



Un brindisi e uno spuntino dopo oltre 20 ore di mare sono un'ottima occasione per ripercorrere i momenti della navigazione



circa 4 miglia in un fiordo, bellissimo, ma anche ricco di scogli e bassi fondali. L'avvicinamento riserva le solite incertezze: con il buio, distanze e aspetto dei luoghi, cambiano fino a indurre il dubbio di non trovarsi proprio lì, dove si è invece certi di essere. Già, la certezza. La lezione di questa notte è principalmente una: se, per qualsiasi motivo, non si è sicuri della propria posizione, non si atterra, e si resta fuori fino a quando, con la luce, non si riesca a trovare un punto certo.

A circa 15 miglia abbiamo avvistato il faro di Punta Chiappa e solo a poco più di 5 miglia quello di S.Cipriano, nel cui settore bianco dobbiamo navigare fino a passare il fanale verde dell'isolotto della Pecorella. Sulla dritta dovremo allinearci per 274° sulla luce bianca del faro a settori che ci guiderà fino al successivo allineamento verso l'entrata del porto. Giù randa e genoa e si prosegue a motore: dentro al settore bianco del faro guida, si prosegue seguendo con precisione la prua bussola. Intorno si intuiscono i profili delle montagne alte sull'acqua, si scorgono piccole luci, si cerca di riconoscere i contorni di una costa che di giorno appare così diversa.

Navigare con vento forte

La mattina successiva, nelle Bocche di Bonifacio soffia già un maestrale fresco che andrà a intensificarsi durante la giornata. La previsione è un vento forza 8. La decisione saggia, in queste condizioni, è quella di restare a terra. Ma il corso prevede, se si può la fortuna che si verifichino le condizioni, di sperimentare l'assetto di una barca in condizioni di vento forte. L'occasione è irrinunciabile. Le Bocche hanno di buono che sono strette, poche miglia: da una parte la Corsica, un enorme muro dietro il quale si può tornare a rifugiarsi, a sud, l'arcipelago de La Maddalena, accogliente e, se si naviga con attenzione e precisione, sicuro, con i suoi infiniti ridossi dal maestrale. All'ormeggio si esegue una verifica sulle attrezzature di coperta, si armano lo stralotto e le volanti, si predispongono giubbetti e cinture. Sotto coperta è tutto chiuso e riposto: prese a mare, oblò, passauomo e osteriggi. Siamo pronti. Si esce seguendo gli allineamenti diurni e, una volta in mare, iniziamo a bordeggiare con fiocco olimpico e due mani di terzaroli contro un vento inizialmente ancora da sud ma già stabilizzato sopra i 20 nodi. Superiamo gli isolotti della Vacca e del Toro, mentre il vento gira velocemente man mano che ci si avvicina alle Bocche. Inizialmente di libeccio, di fronte alla baia di Sant'Amanza finalmente incontriamo il maestrale che, fra la Corsica e la Sardegna, si orienta lungo le coste stabilizzandosi nettamente da ovest. Intanto il fiocco è stato rollato e sostituito con la trinchetta. Il maestrale soffia sui 35 nodi e tende a salire d'intensità. Il timoniere chiama "apri randa" di continuo e l'uomo al carrello lavora senza sosta. Nelle Bocche, fra l'isola di Cavallo e il segnale cardinale ovest dello Scoglio Perduto, le raffiche superano i 45 nodi. Si ammaina anche la randa e si prosegue con solo trinchetta. E' stato un costante e graduale lavoro di ricerca d'equilibrio delle forze. Con la sola piccola vela di prua, tutto l'equipaggio assicurato sopravento alla jack-line, la situazione è sotto controllo.



Vento forte nelle Bocche di Bonifacio. Si naviga legati e con la sola trinchetta. A destra, temperature miti sotto spinnaker



DI NOTTE NELL'ARCIPELAGO

E' quasi buio quando un po' di quiete ci viene regalata dal ridosso di Spargi. L'obiettivo è di arrivare in porto a Cala Gavetta sull'isola della Maddalena. Fa freddo. Le onde hanno spazzato per ore la coperta lasciando disegni di sale sui volti e sulle cerate. L'equipaggio si uniforma con maggiore spontaneità alla situazione. Chi è libero si cambia e cerca tepore sotto coperta: il turno in pozzetto rileva il faro di Punta Sardegna e il segnale di pericolo isolato della secca di Mezzo Passo. Si calcola il punto d'accosto per dirigere per sud est, lasciare a sinistra i pericoli e, dopo la secca di Palau, intercettare i due allineamenti che ci guideranno in porto. Il GPS rimane spento, magicamente assente, soppiantato da questa nuova confidenza con gli antichi ferri del mestiere: bussola, carta, rilevamenti e occhi aperti a riconoscere i periodi dei segnali cardinali. Alla fine, trascinati dentro dalle luci, si scopre la bellezza di Maddalena, silenziosa e con un volto così diverso da quello coperto dal trucco pesante di agosto..

QUALCOSA È CAMBIATO

La rotta del ritorno passa di nuovo per le Bocche. Poche miglia, per concederci una serata nella città vecchia. Ancora vento fresco, con un'onda ripida sul mascone. Ma qualcosa è cambiato. Meno parole. I due istruttori più defilati. A nesu-

no si deve più dire "legati", "chiuse le prese a mare?", "fatto il punto nave". L'atterraggio è da manuale: portolano, riconoscimento dei punti, verifica della rotta di avvicinamento. Domani si punterà sull'Elba e infine di nuovo su Portovenere. Ancora circa 200 miglia, salvo bordi. Spinnaker, navigazione notturna, turni. Il giorno prima dell'impoppata da Portoferraio a Portovenere, un'estenuante pomeriggio di prese di banchina a Marciana Marina. Poi, improvvisamente, i due istruttori che saltano in banchina. Fuori ci sono circa 15/18 nodi di vento. La barca sembra pronta a una festa di bordo più che a tirare bordi con vento fresco: osteriggi e oblò aperti, nessuno con il giubbotto indosso, sottocoperta un po' di disordine.

Rientrano. Non hanno preso nemmeno una mano di terzaroli. Spacconi. Ma bravi. Tutti hanno indossato il giubbotto, barca in assetto, sottocoperta sembra appena passata un'impresa di pulizia. Sette giorni prima, con lo stesso vento nel golfo di La Spezia, durante la prima uscita di presa di contatto con la barca, era una continua straorza. Al rientro in porto, il quadrato sembrava un bazar. I due istruttori tornano a bordo per l'ultimo giorno in mare in cui saranno solo spettatori. Qualcosa è davvero cambiato in quei sei. Un modo di pensare al mare e di affrontarlo. Anche fra loro si respira un'aria diversa: qualcosa che assomiglia molto all'amicizia. Qualcosa che si chiama essere equipaggio. ■