LEGA NAVALE ITALIANA

SEZIONE DI ANCONA

* * * * *

"EMERGENZE IN NAVIGAZIONE"

SUGGERIMENTI PER CAVARSI D'IMPACCIO

* * * * *

P.N. GALLIANO IPPOLITI
(Master Yacht)

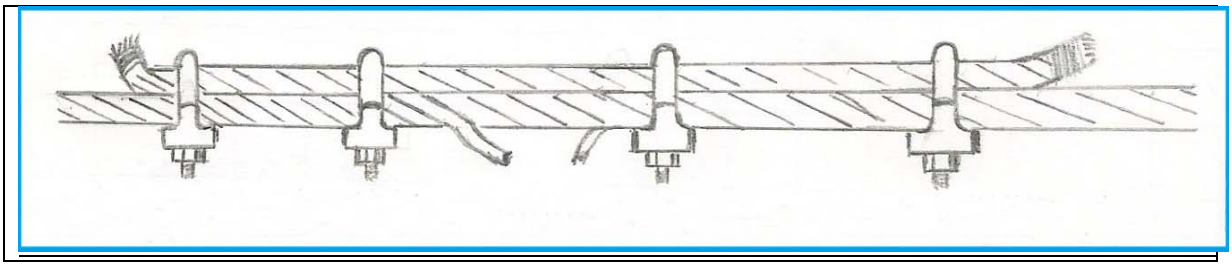
PREFAZIONE

Essere prudenti e consapevoli delle proprie capacità ma soprattutto dei propri limiti, è una forma mentale che chi va per mare per diporto e quindi con una imbarcazione sostanzialmente "piccola", deve rinnovare ogni volta che si mollano gli ormeggi.
I pericoli, le insidie, gli imprevisti, sono sempre in agguato, per cui osservare le norme di sicurezza diventa imperativo per uno skipper che voglia definirsi tale.
Però a volte, può accadere che pur nel rispetto di queste norme, si possono presentare situazioni completamente inaspettate, tali da paventare anche il naufragio. E allora?
Allora è importante sapere quante più cose possibili per potersela cavare con i mezzi di bordo in attesa di eventuale soccorso o per tornarsene a casa senza aiuti esterni che a volte potrebbero tardare o non verificarsi.
Non possiamo quindi starcene soltanto in attesa con la speranza che …….bisogna reagire e per farlo, chi più conosce, chi più è preparato- psicologicamente e materialmente – tanto più riuscirà a togliersi dai guai.
Ora lo scopo di questa dispensa, è quello di portare a conoscenza di chi non lo sa già, i più probabili inconvenienti a cui porre rimedio.
Vorrei sottolineare che quanto seguirà, è il frutto di mie particolari esperienze, di nozioni che ho estrapolato dai miei vecchi testi di studio dell'Istituto Nautico e della Italian Maritime Academy e soprattutto desunte da "incidenti" occorsi a tanti skipper, con alcuni dei quali ho avuto il piacere di dialogare e dai cui racconti ho tratto lo spunto per riproporre le soluzione da essi efficacemente adottate.
Concludo con una riflessione che ho sempre ricordato ai miei allievi dei corsi per il conseguimento della patente nautica e non solo a loro: "Contrariamente a quanto avviene sulle navi mercantili, navi militari, navi da crociera, dove il comandante può far conto su di un equipaggio pagato e preparato a qualsiasi necessità, a noi skipper del diporto, restano le stesse incombenze per ciò che riguarda la sicurezza della navigazione in se stessa e per tutto il resto, dobbiamo arrangiarci da soli!!".

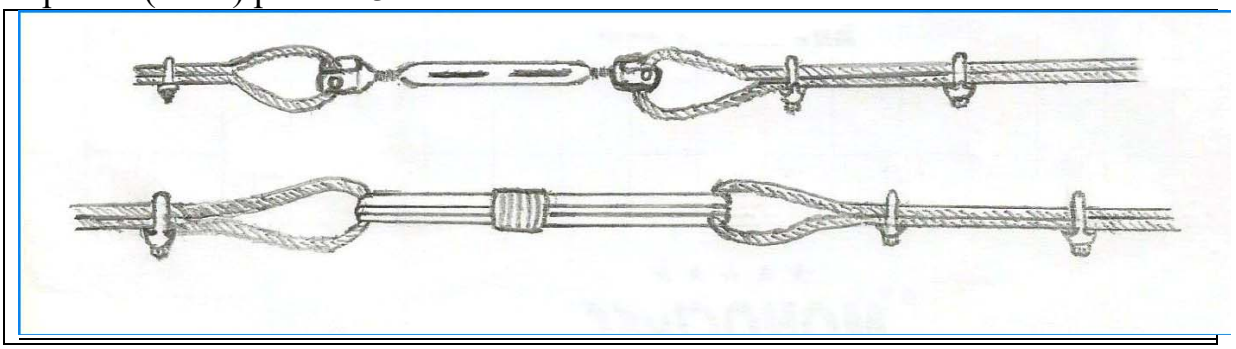
RICORDIAMOCELO SEMPRE

“PROBLEMI AL SARTIAME”

Se una manovra fissa – sartia, strallo, paterazzo, arridatorio – si rompe o sta per cedere.

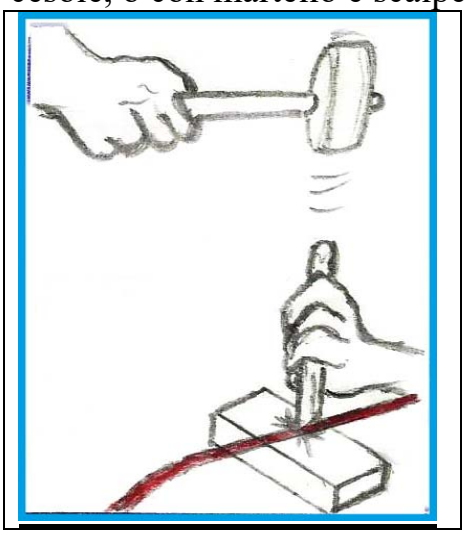
1. SE UNA SARTIA SI ROMPE sarà sempre una di quelle sopravvento. Mettersi sulle altre mure con una andatura al traverso, perché l'attrezzatura torna ad una tensione più o meno normale. Fate attenzione a non abbattere, specie con un albero sottile e flessibile poiché quei pochi secondi guadagnati potrebbero essere causa di disalberamento. (Poi vedremo cosa fare).
2. SE SALTA LO STRALLO mettersi con vento in poppa per trasferire lo sforzo dell'albero sul paterazzo. Prendere una drizza di rispetto ed assicurarla con un grillo alla ferramenta di prua mettendo poi in forza la nuova manovra fissa d'emergenza. (Poi tenteremo la riparazione)
3. SE CEDE IL PATERAZZO portare la barca prua al vento, ammainare le vele di prua, nel frattempo la balumina della randa cazzata a ferro, fungerà da paterazzo; se ci sono le sartie volanti, andranno messe in forza, inoltre va utilizzato il mantiglio della randa come paterazzo, dopodiché si potrà ammainare la randa. (Poi provvederemo al meglio)
4. SE UN CAVO D'ACCIAIO SPIROIDALE presenta un trefolo o più rotti, va affiancato un pezzetto di cavo (sempre presente tra la ferramenta di scorta), disteso il più possibile e poi bloccato con morsetti serrafili – le due estremità dello spezzone andranno rivestite con del nastro al fine di proteggere le vele.
5. 

6. SE UN CAVO D'ACCIAIO SPIROIDALE si è rotto, si piegano ad occhiello i due lati bloccandoli con morsetti serrafilo (sempre presenti nella cassetta degli attrezzi), poi si uniscono i due occhielli o con un arridatoio o con una cimetta in spectra (4mm) passata 3 volte.



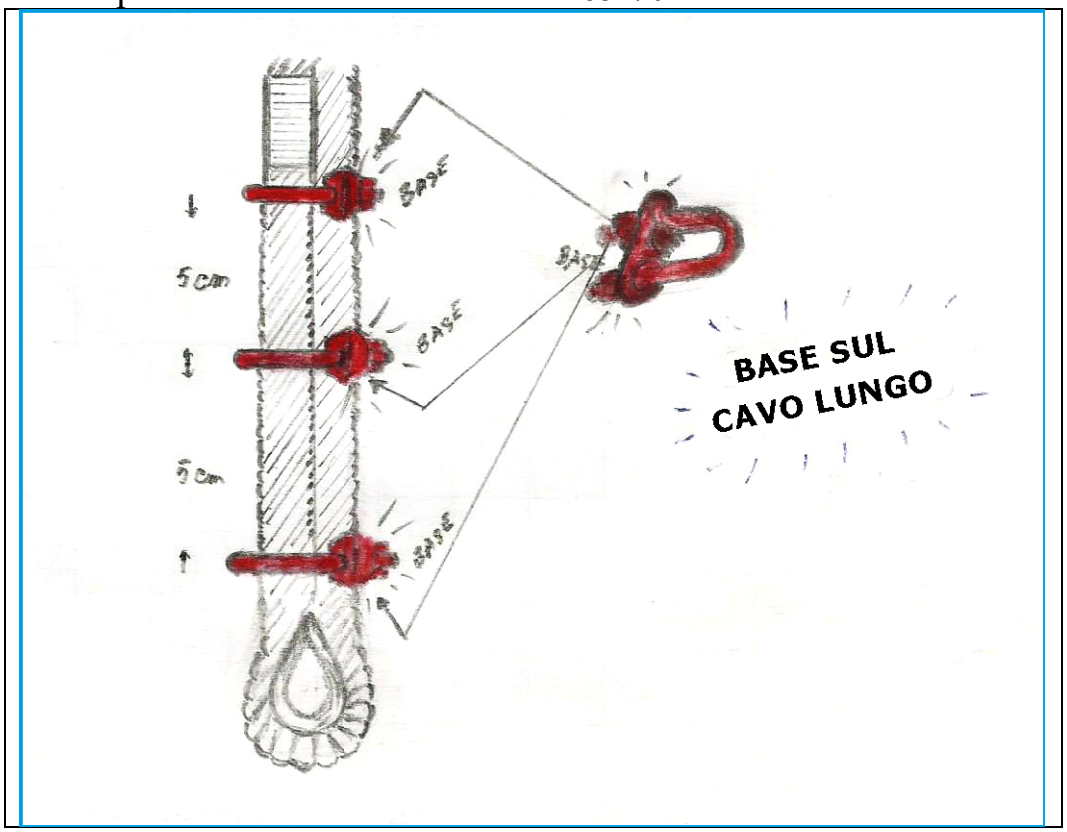
TAGLIARE UN CAVO METALLICO O UNA CIMA

Con una legatura preventiva di 2 o 3 cm. Applicata ai due lati del punto del cavo da tagliare, agiremo o con le cesoie, o con martello e scalpello.



UTILIZZO DEI MORSETTI SERRACAVI

I morsetti prevalentemente a U, si usano a gruppi di 3; il primo va posizionato vicino all'occhiello, gli altri due piazzati a 5 o 6 cm uno dall'altro.
La base del morsetto va applicata dalla parte lunga e non nella parte terminale o nello spezzone di sostegno. Così facendo otterremo una resistenza pari all'80-85%. Invertendo le posizioni la resistenza sarà del 65-70%.



SE SI DISALBERA CHE FARE?

Intanto bisogna prima evitare che la porzione di albero caduta in mare non danneggi o addirittura sfondi lo scafo a causa del moto ondoso. Dal momento che nove volte su dieci l'albero cade sottovento – e quindi sotto una remora di protezione dalle onde che lo scafo offre – bisogna prima liberarlo dalla vela che piena d'acqua potrebbe inclinare lo scafo fin oltre la falchetta e poi provvedere al da farsi in funzione di quelle che potrebbero essere le difficoltà del momento. Vediamo quali: 1) non riusciamo ad issarlo a mano in coperta; 2) non si riesce a portare l'albero a bordo; 3) non si riesce a portare l'albero vicino allo scafo.

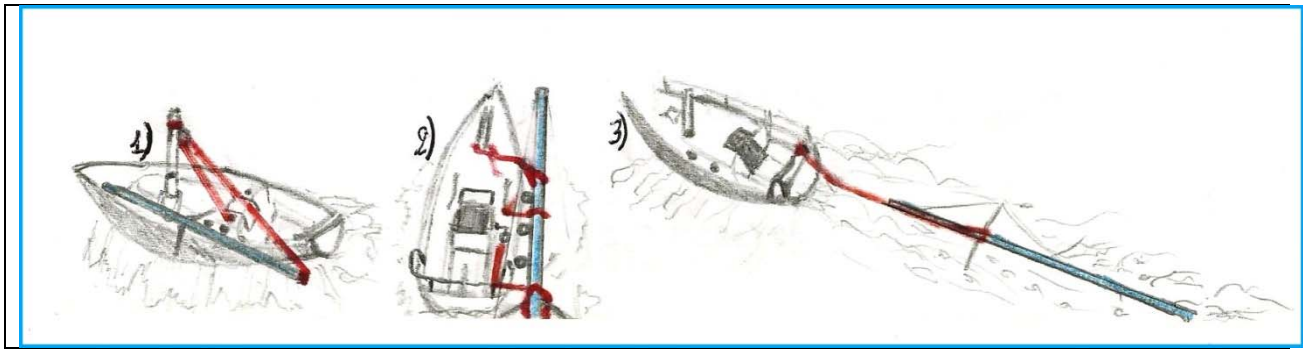
SOLUZIONE 1) si passa una cima sulla estremità del moncone – meglio se passata su un eventuale bozzello – e si issa utilizzando il verricello delle drizze, prima portando a bordo una estremità e poi con lo stesso sistema l'altra.

SOLUZIONE 2) lo fissiamo sul fianco esterno della barca (murata) mettendo prima fuori 5 o 6 parabordi, poi si dà volta ad una cima alla base del moncone, un'altra cima fatta passare in un bozzello fissato sul balcone (pulpito di poppa) e una volta legate, le estremità si issano usando il verricello – più agevole allo scopo – per tirar fuori l'albero dall'acqua. Si lega il tutto utilizzando il maggior numero di stroppi ricavati da una cima e ci si avvia a motore.

SOLUZIONE 3) si rimorchia l'albero ad almeno una lunghezza dello stesso dalla barca.

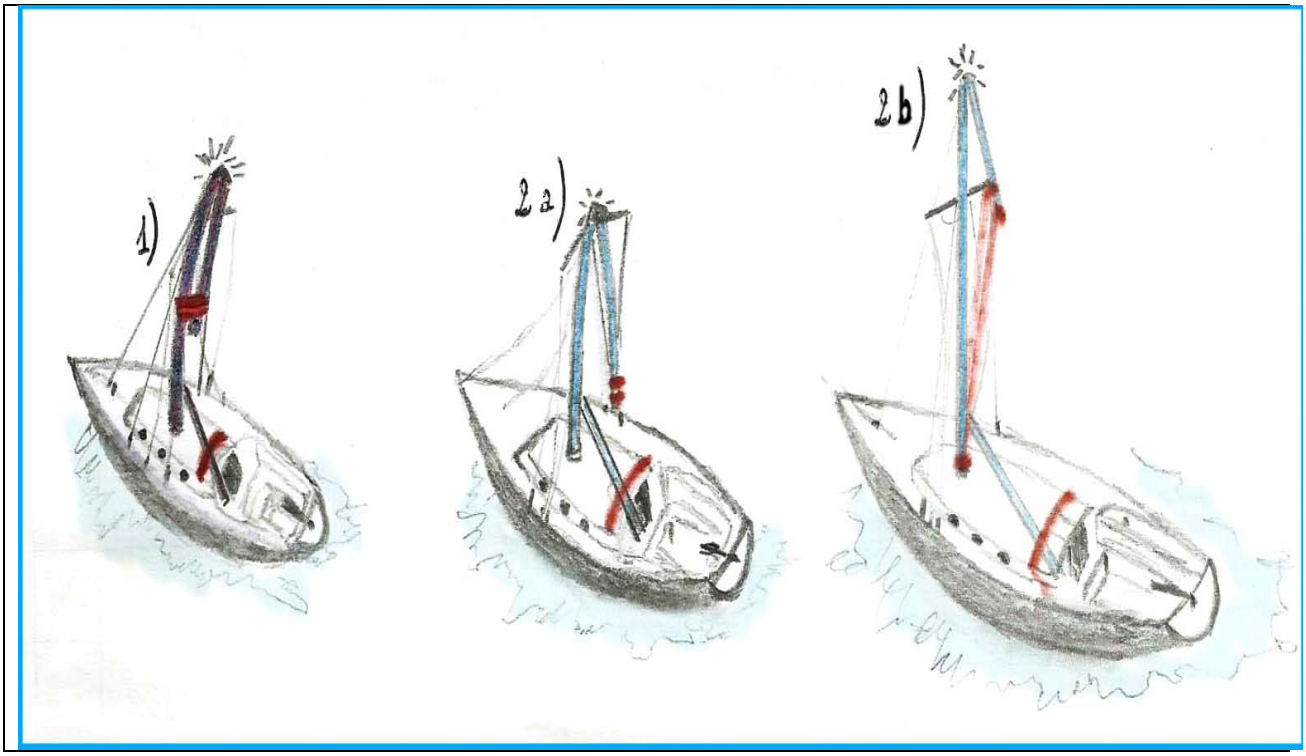
RACCOMANDAZIONE!!-vale in tutti e tre i casi – qualora l'albero e/o la sua ferramenta mettessero a rischio lo scafo, tagliamo tutto e lasciamo che se ne vada a fondo.

Qualcuno si chiederà: perché non farlo subito? Perché se riusciamo a portarlo a casa, ci sono officine specializzate che lo renderebbero efficacemente riutilizzabile con una spesa pari al 20% del costo di un albero nuovo.



CON L'ALBERO PIEGATO SU SE STESSO

1. Si può forzare la piegatura in modo da unire la parte che ha ceduto, alla parte d'albero “sana” e poi si lega tutto in maniera solidale;
2. a/b se invece – dopo alcuni tentativi l'operazione di cui sopra non riesce, faremo in modo che la porzione d'albero piegata, venga fissata su un punto della barca in maniera che le due parti si presentino a forma di triangolo.



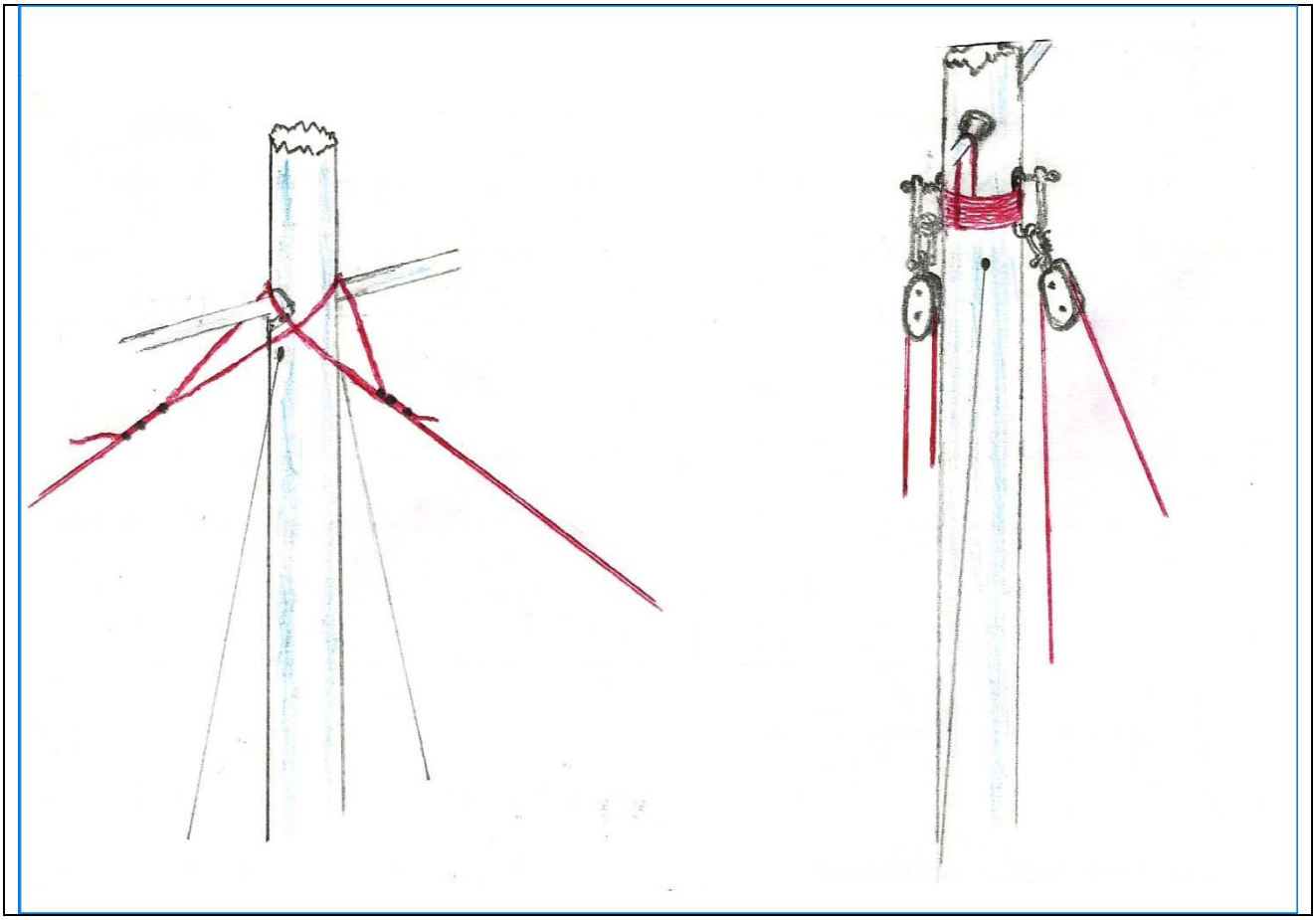
SI MA …..... LE VELE ??

Nove volte su dieci se l'albero o spezzone è in acqua, si riesce a recuperarle (spesso senza danni o quasi); si mollano la scotta e la drizza del genoa e si recupera la vela in maniera da alleggerire la prua della barca dal peso dell'acqua; poi si passa alla randa che presenterà un po' di difficoltà in più, specie quando dovremo avvicinare il troncone dell'albero vicino alla scafo che con mare formato, potrebbe provocare seri danni sulla fiancata all'altezza della linea di galleggiamento. E' quindi necessario provvedere al recupero mantenendo vele e troncone sottovento, in quanto la barca, trovandosi sbandata da quel lato, "nasconde" la linea di galleggiamento sott'acqua, lasciando "solo" l'opera morta al rischio di eventuali violenti urti del troncone.
Nel caso invece di albero piegato a bordo, la manovra di recupero delle vele sarà complicata più dal vento che dal mare.
Non avremo rischi per lo scafo, ma le vele – in particolare la randa -, potrebbero dover essere sacrificate tagliandole fin dove si può, ed avvolgendo ciò che rimane il più strette possibile su delle manovre fisse.

COME ARMARE UN ALBERO DI FORTUNA (ma efficace)

Abbiamo finora visto come cavarcela disalberando in vari modi; abbiamo visto come utilizzare o meglio, rendere utilizzabili spezzoni di sartie, stralli e paterazzi servendoci di morsetti serrafilo; abbiamo visto come recuperare le vele o anche parte di esse e ce la siamo cavata in tutto.
Ora, se siamo nelle vicinanze di un porto o di un buon ridosso, ci si arriva a motore e poi si provvederà; ma se siamo a corto di carburante o il primo porto è lontano 200/300 miglia o anche più, come è capitato ad una barca di persone che ho conosciuto a Santa Lucia (piccole Antille) nel febbraio del 1997, come ci dobbiamo arrangiare (perché di questo tratta)?
Bene. Quell'equipaggio (4 imbarcati) di un Grand Soleil 45, ha disalberato fuori bordo a poco più di 600 miglia dall'arrivo a St. Lucia (1/3 ancora di tutta la traversata atlantica partendo da Gran Canaria). Farò la descrizione di questo evento cercando di essere il più preciso possibile: 1) hanno recuperato la vela di prua ancora intatta (fiocco 100x100), 2) hanno recuperato tagliando, spezzoni di stralli, paterazzo e sartie intermedie, uno o due bozzelli, poi hanno tagliato la randa ed hanno abbandonato lo spezzone di albero perché impossibilitati – a causa del moto ondoso – al recupero. Preciso che l'albero si era rotto tra la prima e la seconda crocetta per cui è rimasto in coperta un moncone di circa 6mt di altezza con le sartie basse posizionate al loro posto; così come il boma. Due dell'equipaggio hanno issato un terzo membro fino a una altezza di 3mt circa dell'albero, per far posizionare due venti, uno orientato verso prua ed uno verso poppa. Una volta tesati (albero passante), il moncone era stabilizzato in modo da sostenere una persona tranquillamente. Dei sei metri d'albero rimasti, tre sono stati scalati con l'aiuto di due persone e gli altri 3 - fino alle crocette – arrampicandosi da solo. Prima di fare la scalata alla vetta, erano state studiate alcune modalità di intervento. Ora vediamo quella scelta.

Attrezzi dello scalatore: una sagola (10 mt) e una cintura di sicurezza. Una volta arrivato a cavallo del 1° ed unico ordine di crocette, ha fatto scendere la sagola sulla quale sono state legate due sartie, preventivamente preparate ad occhiello con morsetti serrafilo, e quindi incappellate nella parte alta sopra le crocette; ai due estremi, una volta passati nelle rispettive lande dello strallo e del paterazzo, sono stati fatti occhielli ben tesati (con morsetti serrafilo), così da poter sostenere l'albero longitudinalmente. Lo scalatore tramite la sua sagola, ha portato a riva un buiolo con dentro uno spezzone di cima da 4/6 mm di circa 3 metri, uno spezzone di un metro, un coltello, 2 grilli in acciaio inox e due bozzelli.



Con questo esperimento ben riuscito – da poterlo considerare tecnica-, la barca ed il suo equipaggio sono arrivati a St. Lucia nove giorni dopo.
Ora vediamo di seguito come armare un moncone di albero non passante.

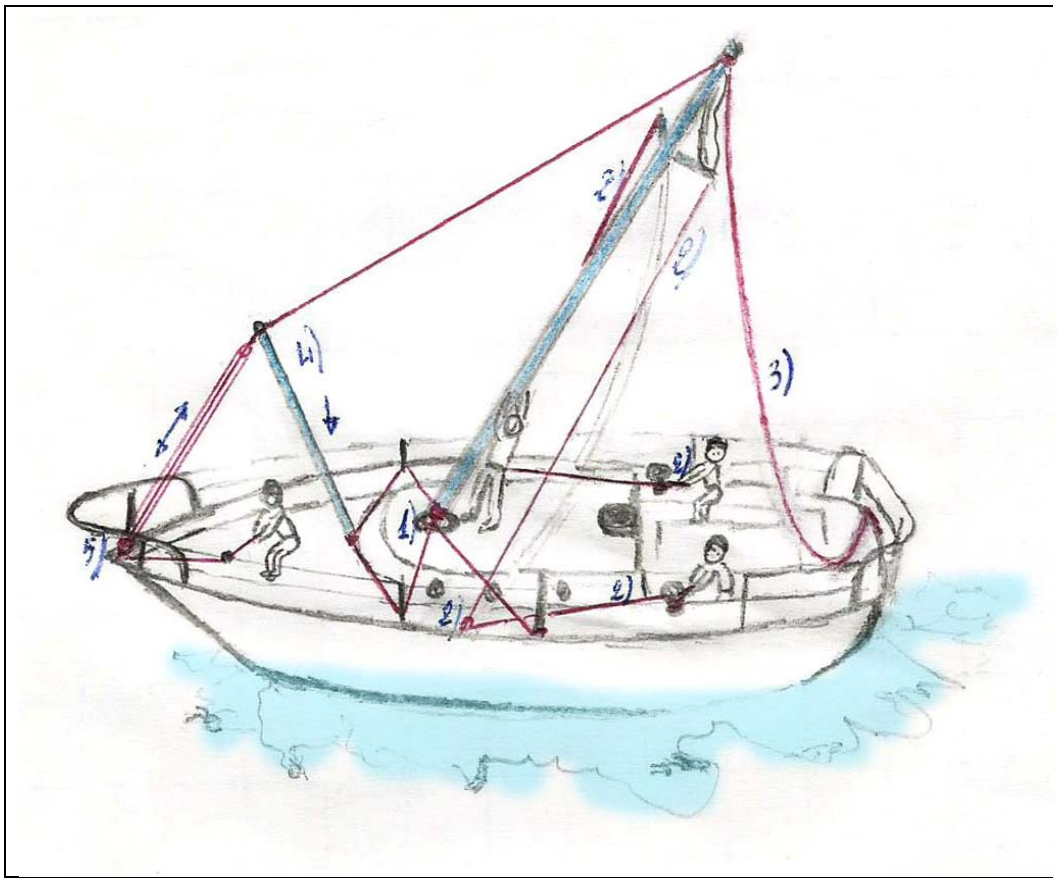
QUANDO L'ALBERO DISALBERATO NON E' PASSANTE

Supponendo di aver provveduto a liberarci del troncone, il moncone è disteso sulla coperta ancora avvitato al suo alloggio (mastra). Lo possiamo utilizzare riarmandolo!! COME??

1) Lo si fissa bene al suo rinforzo di coperta; 2) si posizionano due lunghi spezzoni di cima a mo' di sartie laterali, facendoli passare su due bozzelli posizionati sul ponte (base candelieri o falchetta) e poi rinviati ai verricelli del pozzetto; 3) si posiziona - bene allascato - il paterazzo; 4) si utilizza un pennone (boma, tangone o buttafuori) a mo' di capra e lo si controventa alla base della tuga o su una qualsiasi ferramenta o attrezzatura a prua via della base d'albero (golfari, barbotin); 5) si fissa lo strallo alla estremità alta della capra, armando un paranco collegato al musone.

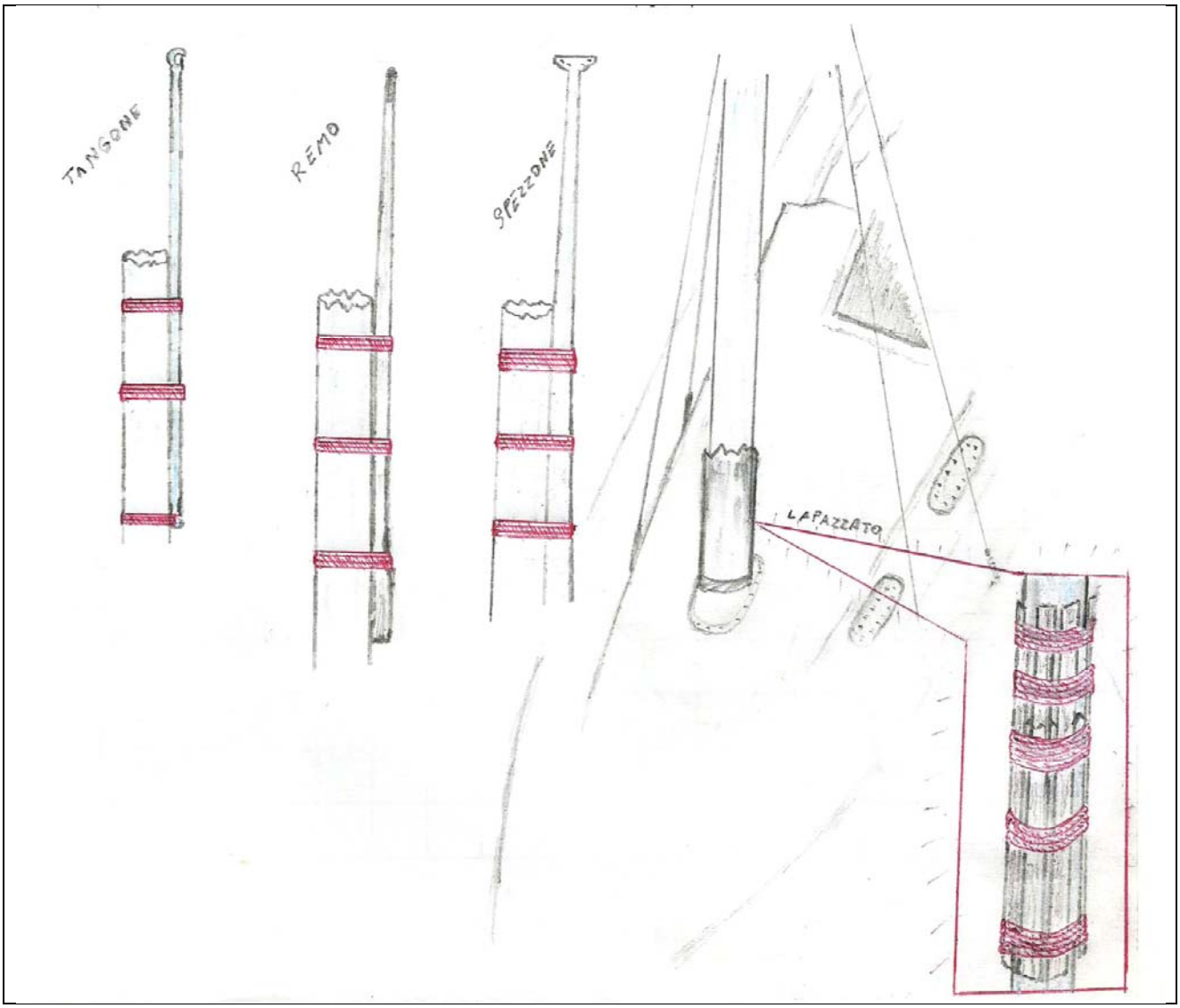
A questo punto, si issa il moncone d'albero con il paranco e lo si stabilizza con i verricelli in pozzetto; dopodiché si agirà per una tensione ottimale di queste nuove manovre dormienti.

Questa operazione può essere eseguita anche solo da due persone issando e bloccando 5 cm alla volta. (Con molta pazienza e mare calmo, ce la può fare anche un solitario su una piccola barca di non oltre 10mt, in quanto il peso e la lunghezza dell'albero è proporzionale al peso e lunghezza della barca, quindi non eccessivo).



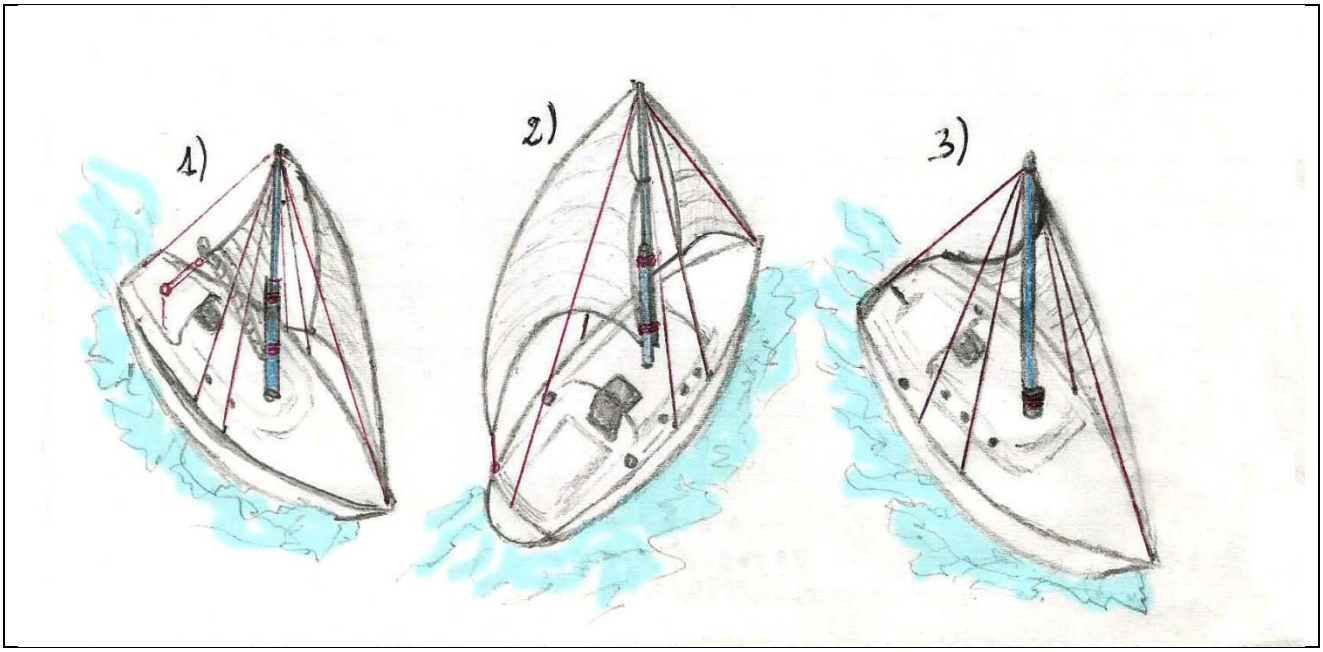
INVENTARE UN ALBERO PROVVISORIO

Possiamo allungare il moncone adoperando il boma, il tangone, il buttafuori, un remo. Con la quasi totalità degli alberi in alluminio, è possibile in molti casi infilare un pezzo di albero rotto all'interno del moncone rimasto al suo posto e poi bloccarlo con delle stecche di 50/60 cm di legno (zeppe, pezzi di paiolato o coprigavone) a mo' di ingessatura, posizionata a cavallo tra “maschio e femmina” ed infine legare il tutto con delle cime o fili elettrici o fili metallici ricavati dalle draglie.



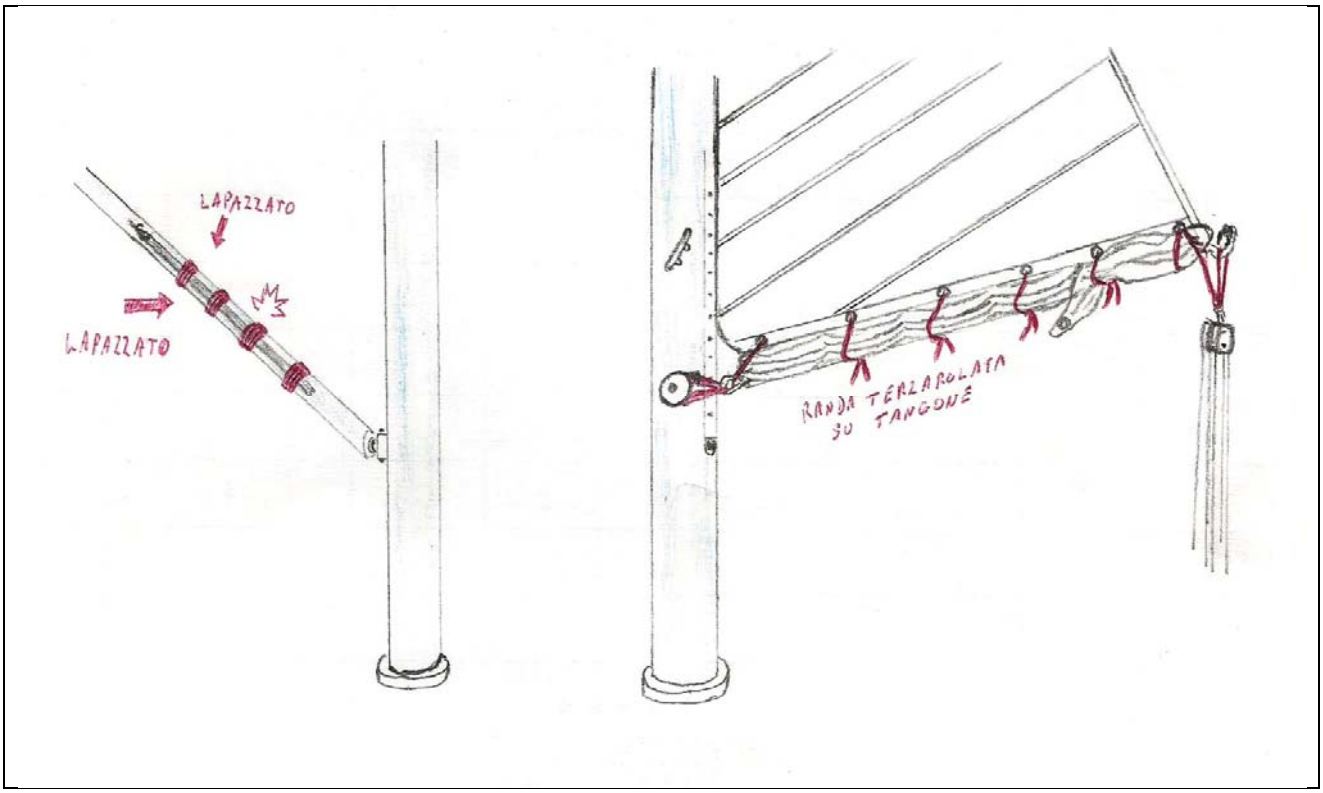
PIANO VELICO DI FORTUNA

Quando abbiamo ripristinato ciò che resta dell'albero e delle sue manovre fisse (dormienti), è il momento di pensare alla sua velatura.
In genere bisogna issare quanta più tela possibile utilizzando le vele più piccole del nostro corredo: fiocchi, trinchette, mezzanelle, tormentine.
ESEMPIO n. 1): si sfila il boma dalla trozza, si sganciano il wang e la scotta, si affianca il boma al moncone d'albero lapazzandolo, così da ricavarne un alberetto e poi si arma la randa terzarolata con la base libera; a prua una trinchettina.
ESEMPIO n. 2): si toglie il boma e girando di 90° un fiocco, tanto che la sua base diventi l'inferitura e lasciando il gratile (ora base) a bordo libero; a prua sempre una tormentina.
ESEMPIO n. 3): si può legare il tangone al moncherino dell'albero (caso in cui tutto il resto è andato perso), inclinandolo un po' verso poppa se c'è un piede d'albero; dopodiché si issa un fiocco rovesciato (la penna diventa punto di mura, la balumina diventa base, il vecchio punto di mura diventa angolo di drizza), ottenendo così una sorta di vela latina.



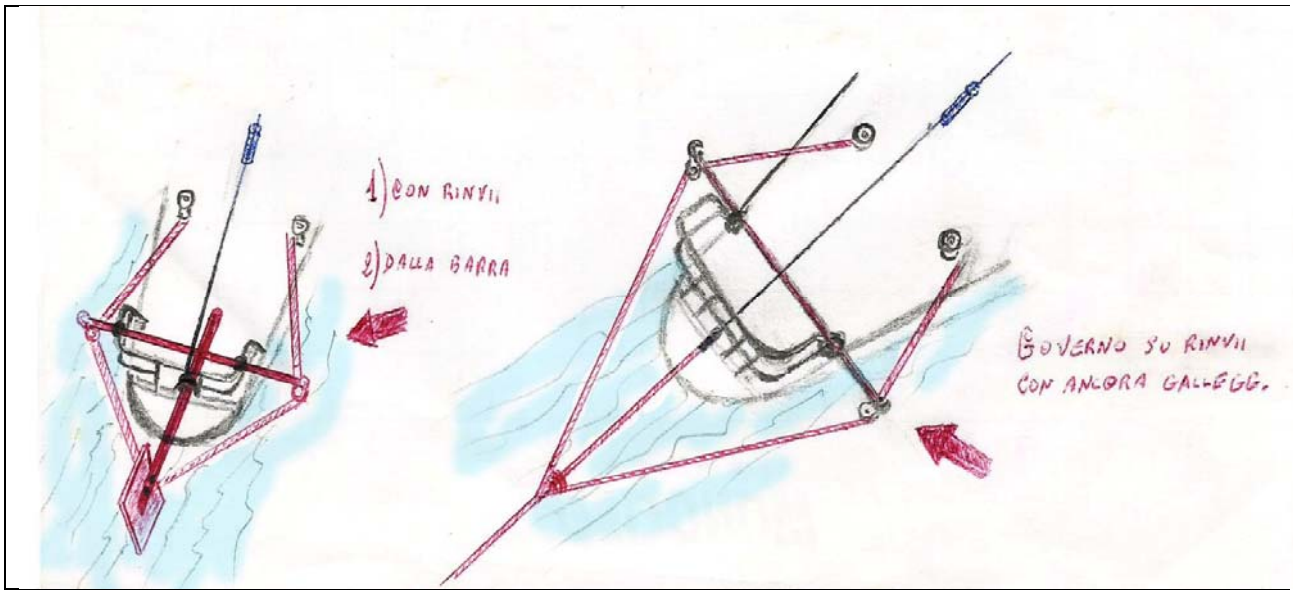
ROTTURA DEL BOMA

E' capitato – e capiterà ancora – che durante una violenta strambata – strambata e non abbattuta -, con vento forte e mare formato, si sia rotto il boma.
Il più delle volte è l'attacco del wang che cede, ma succede anche al boma di spezzarsi. Allora si può intervenire o lapazzando con i remi del tender i due tronconi – ma possono andar bene anche due gaffe -, o togliere il boma rotto e manovrare la randa a bordo libero; in quest'ultimo caso però, bisognerebbe rinforzare la bugna che è sottoposta direttamente alla trazione della scotta.
C'è anche un'altra possibilità per rimediare: si toglie il boma rotto, si utilizza al suo posto il tangone fissando una estremità all'albero assicurandosi che sia moderatamente allascata; si riduce la randa con una o due mani di terzarolo in modo che la base sia lunga più o meno come il tangone, poi si usano i mataffioni per recuperare l'imbando di tela e contemporaneamente per rendere solidale la nuova base al tangone; infine si passa il paranco della scotta nella varea.
In questo modo non ci sarà usura della bugna.



PERDITA O ROTTURA DELL' ORGANO DI GOVERNO (TIMONE)

Quando si perde o si spezza la pala del timone, è vero che si può governare – in modo approssimativo – con le vele e i pesi mobili (equipaggio), ma questo non è possibile né sempre né a lungo.
Allora è necessario inventarsi un timone "alternativo".
Per la pala si può usare un pezzo di paiolo, o il portello di un gavone o di uno stipetto debitamente rinforzato o raddoppiato; poi lo si fissa ad un remo che fungerà da asse e barra contemporaneamente.
Legheremo quindi un tangone posto traversalmente sul pulpito di poppa, il più arretrato possibile; a seguire faremo uno snodo con una legatura che abbracci il paterazzo e la barra, la quale nella sua parte terminale poggerà sul tangone.
A questo punto potremo governare in due modi: 1) timonando direttamente dalla barra; 2) tramite due cime che, fissate alla pala, faranno via verso le varee del tangone che, munite preventivamente di due bozzelli rinvieranno le stesse ai verricelli del pozzetto.
Altro sistema è l'utilizzo di un'ancora galleggiante che sarà costituita da un sacco delle vele riempito di indumenti o cuscini, oppure da una piccola vela (tormentina), una cima resistente ed il solito tangone legato traversalmente sulla poppa ed alle cui estremità, fissati due bozzelli, attraverso i quali le cime di governo arriveranno ai verricelli in pozzetto.
"L'ancora galleggiante" viene trascinata dalla barca ad una lunghezza d'onda o poco più; le cime di governo sono legate 3/4 mt dalla poppa.
(ricordo che per calcolare una lunghezza d'onda si fa il quadrato del periodo per il coefficiente di 1,56).



EMERGENZA FALLE

L'eventuale falla allo scafo, è sicuramente un “chiodo fisso” per i diportisti di tutte le località del mondo, ma pochi sanno come reagire ed ancora di meno quelli che conoscono i tempi e le capacità di evacuazione dell'acqua in funzione delle pompe di bordo. A questo proposito nella tabella sottostante, elencherò alcuni dati in base ai quali si potranno trarre: stime, estrapolazioni e conclusioni per poter intervenire con immediatezza.

TIPOLOGIA DELLE POMPE	EVACUAZIONE LITRI/MINUTO
MANUALE	50 – 100
ELETTRICA	40 – 80
POMPA ACQUA RAFFREDDAMENTO A MOTORE	20 - 60
POMPA COLLEGATA AL MOTORE	400 – 1500
STIMA DELL'ACQUA CHE ENTRA	
FALLA DI 2 CM DI DIAMETRO:	
1) BAGNASCIUGA	100 c.ca
2) MEZZO METRO SOTTO AL GALLEGGIAMENTO	200 c.ca
FALLA DI 5 CM DI DIAMETRO	
1) BAGNASCIUGA	250 c.ca
2) MEZZO METRO SOTTO AL GALLEGGIAMENTO	400 c.ca
FALLA DI 10 CM DI DIAMETRO	
1) BAGNASCIUGA	500/600 c.ca
2) MEZZO METRO SOTTO AL GALLEGGIAMENTO	1000/1200 c.ca

N.B.: Per eventuali falle di dimensioni superiori, mentre provvederemo a tamponare e quindi a ridurre il flusso d'acqua, è bene lanciare il “MAY DAY” e predisporre la zattera in mare legata alla barca, restando a bordo il più a lungo possibile tamponando e sgottando.

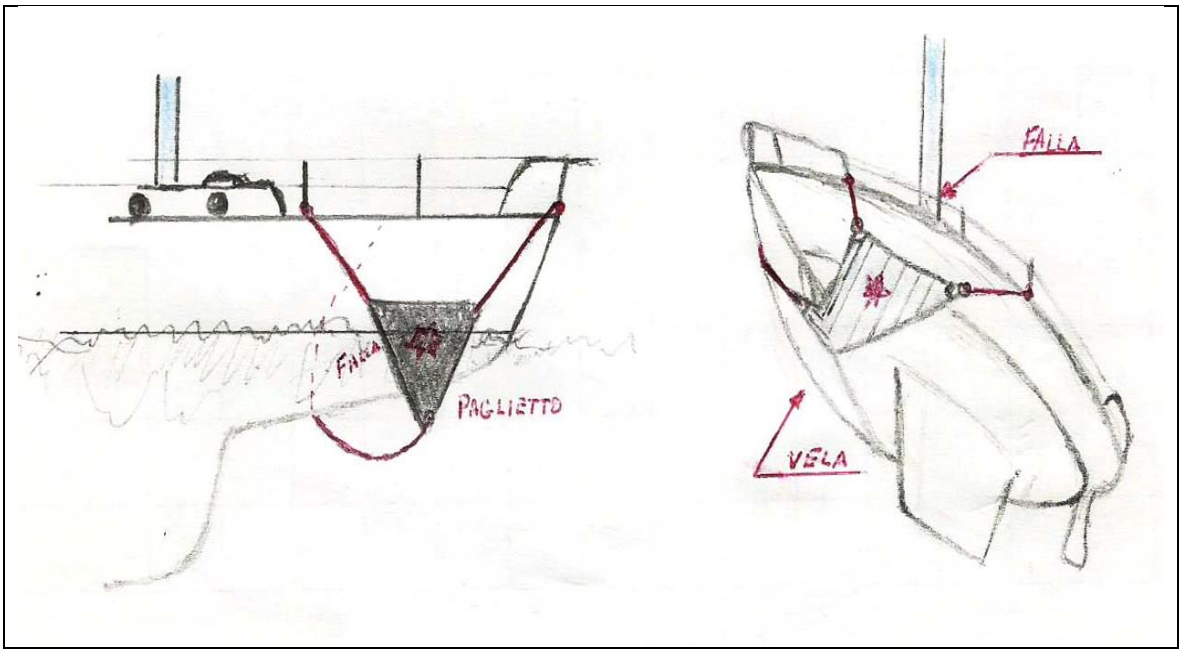
INTERVENTI TEMPORANEI

Nel malaugurato caso di una falla provocata in navigazione da un qualsiasi corpo semisommerso (tronco d'albero, bombola del gas, o qualsiasi corpo non meglio identificato), questa si verificherà su una parte di opera viva in prossimità della linea di galleggiamento (vedi tabella precedente) è istintivo andare sottocoperta a verificare se …....?? Purtroppo c'è!! Sta entrando acqua che fila dall'interno di un gavone. Vediamo cosa fare non lasciandoci prendere dal panico!! La quantità d'acqua che entra è pari a quella che la maggior parte dei diportisti, ha visto entrare dal passascafo del log nel momento in cui ha deciso di pulire l'elichetta.
Tappando con una mano, interrompiamo il flusso. Bene! Però non possiamo starcene li fino a destinazione (all'occorrenza anche, se di meglio non si può). Allora sangue freddo e raziocinio:

1. Si prendono degli stracci da fissare nella falla con dei pezzi di legno, così da limitare al minimo il flusso d'acqua.
2. Prendiamo il paglietto turafalle con 3 cime legate ai tre vertici dello stesso; stendiamo sulla parte che andrà rivolta contro la falla uno strato di grasso marino o resina sottomarina; ci applichiamo sopra un cuscino o un pezzo di gommapiuma, di una superficie più ridotta rispetto al paglietto e poi, a barca ferma, ci immergiamo in acqua avendo cura di essere legati.
3. A quel punto ci faremo passare il paglietto portandoci dietro una delle 3 cime (le altre 2 restano a bordo con un buon imbando); applicheremo quindi il paglietto con la sua imbottitura sopra la falla e daremo ordine di tesare un po' l'imbando delle due cime rimaste a bordo. Metteremo in tensione la terza cima che è in acqua con noi, facendola passare sotto lo scafo e la faremo recuperare dal bordo opposto alla falla. Una volta tesate le tre cime e controllata la “tenuta” del paglietto, risaliremo in barca.
4. Una volta a bordo, si controlla la falla all'interno, sicuramente il flusso d'acqua sarà stato interrotto. A quel punto si sgotta l'acqua presente in sentina e si prepara un tamponamento interno più efficace degli stracci e delle zeppe usati mezz'ora prima.
5. Chi possiede del cemento rapido e del gesso (io li ho tenuti nel gavone delle “cose inutili” - come lo chiama mia moglie – per diversi anni, dalla fine degli anni 70 a metà degli anni 80, quando andava alla scoperta di tutti i “buchi” della – ora – Croazia, in quanto all'epoca c'erano secche e relitti non segnalati), può fare un impasto con cemento, gesso e terriccio ricavato dalla piantina di basilico – quasi sempre presente a bordo – facendo diventare, il tutto mescolato con acqua, una specie di stucco da usare immediatamente, prima che indurisca nel giro di 4 o 5 minuti. Questo miscuglio va passato prima fuori (altro bagno), poi anche dentro con sopra un peso di rinforzo. Per ulteriore maggior sicurezza, riposizioniamo anche il paglietto senza più imbottitura.
6. Se si dispone di resina sottomarina abbondante (o prodotti resilenti ed idrorepellenti) si può procedere allo stesso modo. (In commercio ne esistono ormai di diversi tipi)

7. Se non si dispone di un paglietto, si può utilizzare una piccola vela (tormentina), effettuando esattamente la stessa procedura.

N.B.: non avendo a bordo i prodotti di cui sopra, la falla, otturata con stracci e zeppe più il paglietto imbottito, ci consentiranno comunque di arrivare al più vicino porto (a velocità ridotta e con controllo costante degli interventi effettuati).

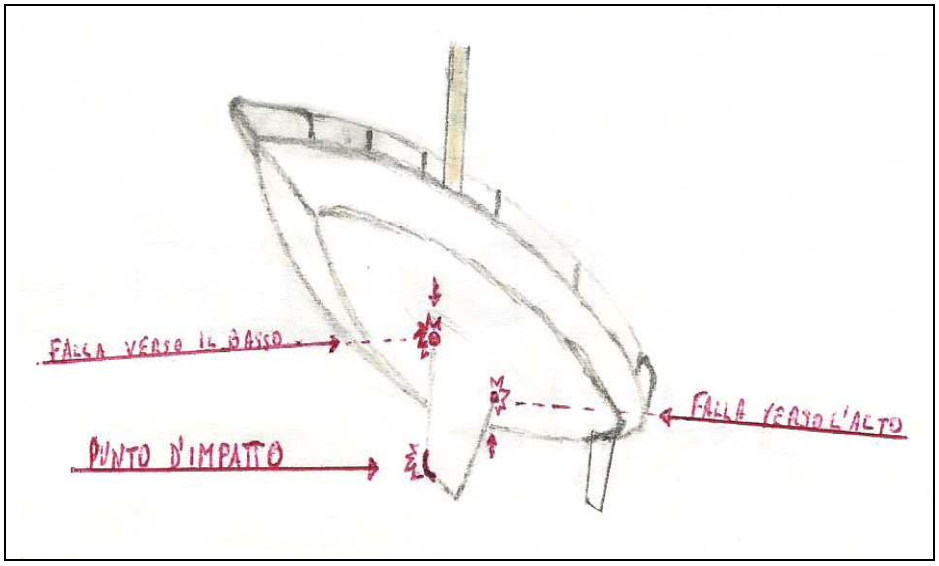


IL BACIO ALLO SCOGLIO

Può capitare che per distrazione o per troppa sicurezza, veleggiando lungo costa, si finisca col disturbare il "sonno" di quella secca, scoglio semisommerso, relitto, che sono lì da "sempre" e da sempre lo sappiamo. Bè in quel caso intanto, siamo noi a svegliarci ma tant'è, ormai il danno è fatto. Un duro colpo; un brusco arresto; qualcuno che viene catapultato in avanti con serie possibilità di farsi male; qualcuno in piedi in coperta sbalzato fuori bordo; alberatura che oscilla pericolosamente e sartie che si spiombano; oggetti, anche pesanti, non rizzati (tanto siamo qui attorno...) che provocano danni sottocoperta; FALLA!! Questo è quanto può accadere in casi di questo genere; ma noi per ora, restiamo in tema di falle. E' superfluo sottolineare che il "BACIO" allo scoglio, lo ha dato il bulbo.

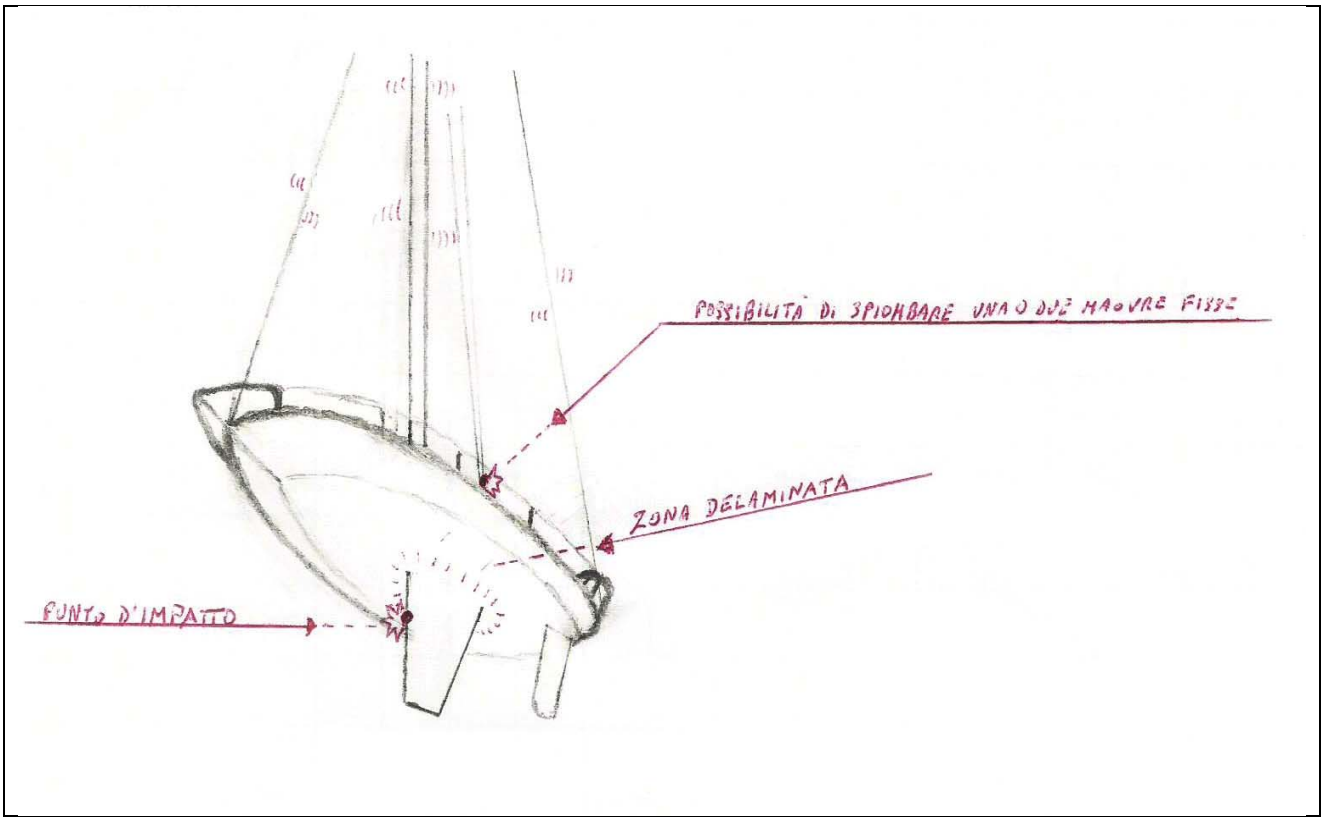
1. Spaioliamo tutto in corrispondenza dei prigionieri che sostengono dall'interno il nostro bulbo (guai se il paiolato fosse anche avvitato). Fila acqua a pruavia e a poppavia del bulbo!
2. Tamponiamo e azioniamo la pompa elettrica posta nella ghiotta.
3. Maschera pinne, e verifica della carena. Siamo liberi dalla secca!
4. Via a motore verso il porto (più vicino) allertando gli addetti all'alaggio, col VHF o il telefonino.

In questo caso si vedrà – una volta alata la barca – che abbiamo colpito lo scoglio con la parte più bassa della pinna e che quindi questa ha funzionato come una leva, provocando una "apertura" verso il basso a pruavia ed una "apertura" verso l'alto (interno barca) a poppavia (motivo delle due vie d'acqua).



IL BACIO ALLO SCOGLIO

Quando invece il bulbo colpisce lo scoglio con la metà superiore del profilo di prua – fermi restando tutti gli altri "inconvenienti" cui ho fatto poc'anzi riferimento -, difficilmente si verificherà una falla, ma questo non significa che non avremo provocato danni all'opera viva; tutt'altro!!
Una volta rientrati, dovremo far verificare da un perito, se in carena è avvenuta una delaminazione; altresì controllo dei madieri posti traversalmente ai prigionieri del bulbo.
Ora le statistiche dicono che l'urto ad una velocità superiore ai cinque nodi, provoca una delaminazione attorno alla radice del bulbo, pari ad una estensione che va dai 20cm in su (a seconda della velocità a cui si navigava). In entrambi i "BACI" allo scoglio, avremo nell'ottanta per cento dei casi, problemi di delaminazioni più o meno estese, che potranno comunque essere "curate" in maniera ottimale da cantieri specializzati. (Cantiere Pier12 di Ravenna – Cantiere Welcome Sails di Ancona – Cantiere Denimar di Pescara – tanto per citarne alcuni nelle vicinanze).

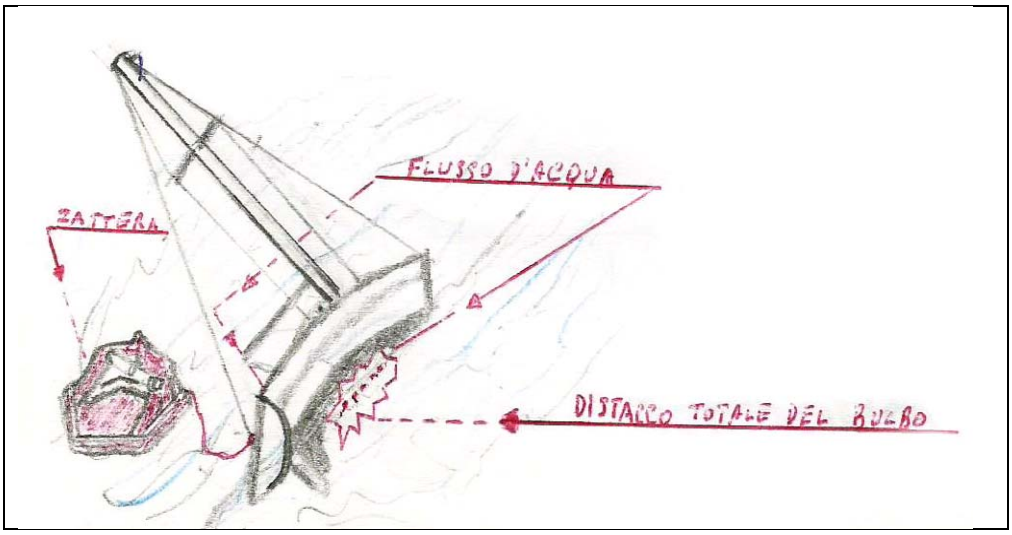


DISTACCO DEL BULBO

E' questo il caso più disperato.
Il distacco può avvenire per tre motivi:

1. Per impatto violento contro un qualsiasi corpo immerso (scoglio, grosso tronco semiaffiorante, container semisommerso, balena e così via).
2. Per cattiva manutenzione e mancanza di controllo della sentina e dell'attaccatura del bulbo quando la barca è in secca. (Acqua che ristagna per mesi provocando ruggine sui dadi dei prigionieri con risultato che qualcuno se ne spacchi e poi, sotto l'effetto di un particolare sforzo, non essendoci più una distribuzione del carico equilibrata, saltino via tutti. Fessurazione e colature di ruggine lungo il perimetro di attacco alla carena).
3. Stima sbagliata da parte del progettista e/o del cantiere di produzione sui rapporti: peso, solidità di carena, sotto sforzo. (Incidenti documentati avvenuti a più modelli di vari cantieri).

In ogni caso la barca si corica in un fianco e così rimane per un po' di tempo galleggiando sull'opera morta. Ci resta appena il tempo di varare velocemente la zattera e forse, di chiamare il soccorso. Dopodiché il peso dell'albero e delle vele faranno sì che il bordo della barca a contatto con la superficie del mare affondi sempre più, lasciando fluire l'acqua all'interno dello scafo.
N.B.: in caso di rovesciamento sottosopra (ma con il bulbo attaccato) c'è gente che è riuscita ad attendere il soccorso lanciato dall'EPIRB, restando all'interno della barca, o all'esterno aggrappati al bulbo o al timone. Unici ed indispensabili accorgimenti sono: la chiusura delle saracinesche per evitare l'uscita dell'aria, che servirà a prolungare anche per tempi lunghi il galleggiamento dell'imbarcazione rovesciata, ed indossare un salvagente qualora si decida di uscire.



INCIDENTI VARI AGLI OSPITI DI BORDO
(Interventi di primo soccorso)

Ogni skipper che si accinge a partire per una crociera con a bordo degli ospiti, oltre la consueta "catechizzazione" sul comportamento che questi dovranno osservare, deve ricordarsi di chiedere a tutti se hanno portato farmaci particolari (salvavita), adatti alle loro esigenze giacché la farmacia di bordo, contenuta in una cassetta rigida a chiusura stagna e galleggiante, contiene il minimo indispensabile di materiale sanitario, di cui alla tabella "A" del D.M. 25/05/88 n. 279 obbligatoria per navi ed imbarcazioni da diporto.
Essa deve contenere: disinfettante liquido – ammoniaca – bende di varia misura – cerotto adesivo – cerotto medicato – cotone idrofilo – forbici – compresse di garza idrofila – compresse di garza vasellinata – laccio emostatico – stecca per fratture – fonendoscopio e sfigmomanometro – termometro – abbassa lingua – siringhe monouso – guanti sterili – pallone di AMBU – farmaci di comune impiego. Vale la pena ricordare anche quali farmaci sono consigliati:

1. analgesici antipiretici come Tachipirina, Aspirina, Novalgina (alleviano il dolore ed abbassano la temperatura)
2. antispastici come il Buscopan (rilasciano la muscolatura degli organi)
3. antibiotici ad ampio spettro e sulfamidici (usati nelle infezioni)
4. antidiarroici come il Dissenten (usati per ridurre la diarrea)
5. antiematici come il Plasil (contro il vomito)
6. unguenti di vario utilizzo (per gli occhi, per bruciature solari e non)
7. tranquillanti come il Valium (separano la percezione del dolore dalla reazione al dolore).

Vediamo ora come intervenire a seconda delle situazioni più frequentemente verificabili:

1. SOFFOCAMENTO (manovra di Heimlich): chi soccorre si pone alle spalle dell'infortunato ponendo il pugno chiuso alla bocca dello stomaco, tra lo sterno e l'ombelico, premendo in modo rapido, forte e ripetuto il pugno verso la testa dell'infortunato facendo nel contempo pressione sull'addome. Se il paziente è obeso, lo si mette in posizione supina e si fa pressione con le mani sullo stomaco.
2. COLPO DI CALORE: si verifica prevalentemente quando siamo in presenza di un clima caldo umido e poco ventilato, con o senza esposizione al sole. I sintomi sono: cute arrossata; innalzamento della temperatura corporea fino a 41°C; polso accelerato, pupille dilatate; delirio; sudorazione. Si deve: trasportare il soggetto al fresco; togliere i vestiti ed applicare spugnature fredde; massaggiare le gambe dal basso verso l'alto per favorire il ritorno di sangue periferico al cervello.
3. CORPO ESTRANEO NELL'OCCHIO: (evitare di strofinare l'occhio) si deve: tentare la rimozione del corpo estraneo con abbondante lavaggio; rovesciare la palpebra in modo da rimuovere il corpo estraneo con una garza.

4. *a)* LUSSAZIONE consiste in una separazione prolungata dei capi di una articolazione, che dà i seguenti sintomi: dolore acuto localizzato; deformità visibile dell'articolazione; impossibilità di movimento dell'articolazione colpita; intorpidimento e gonfiore. Si deve: applicare impacco freddo possibilmente con ghiaccio; immobilizzare la parte lesa con fasciatura nella posizione in cui l'abbiamo trovata; ricorrere ad un centro di pronto soccorso.
   b) CONTUSIONE dopo il trauma può apparire un ematoma sulla pelle, si deve: applicare del freddo; stendere un unguento che faciliti il riassorbimento dell'ematoma; fasciare con compressione moderata.
   c) DISTORSIONE si verifica quando un trauma indiretto e/o un movimento anomalo imprimono una sollecitazione esagerata ad una articolazione, così che il capo articolare esce dalla sua sede ma vi rientra subito. Si avrà un dolore aggravato dai movimenti ed un gonfiore progressivo. Si deve: fasciare in misura abbastanza stretta per limitare il gonfiore; applicare impacchi freddi.

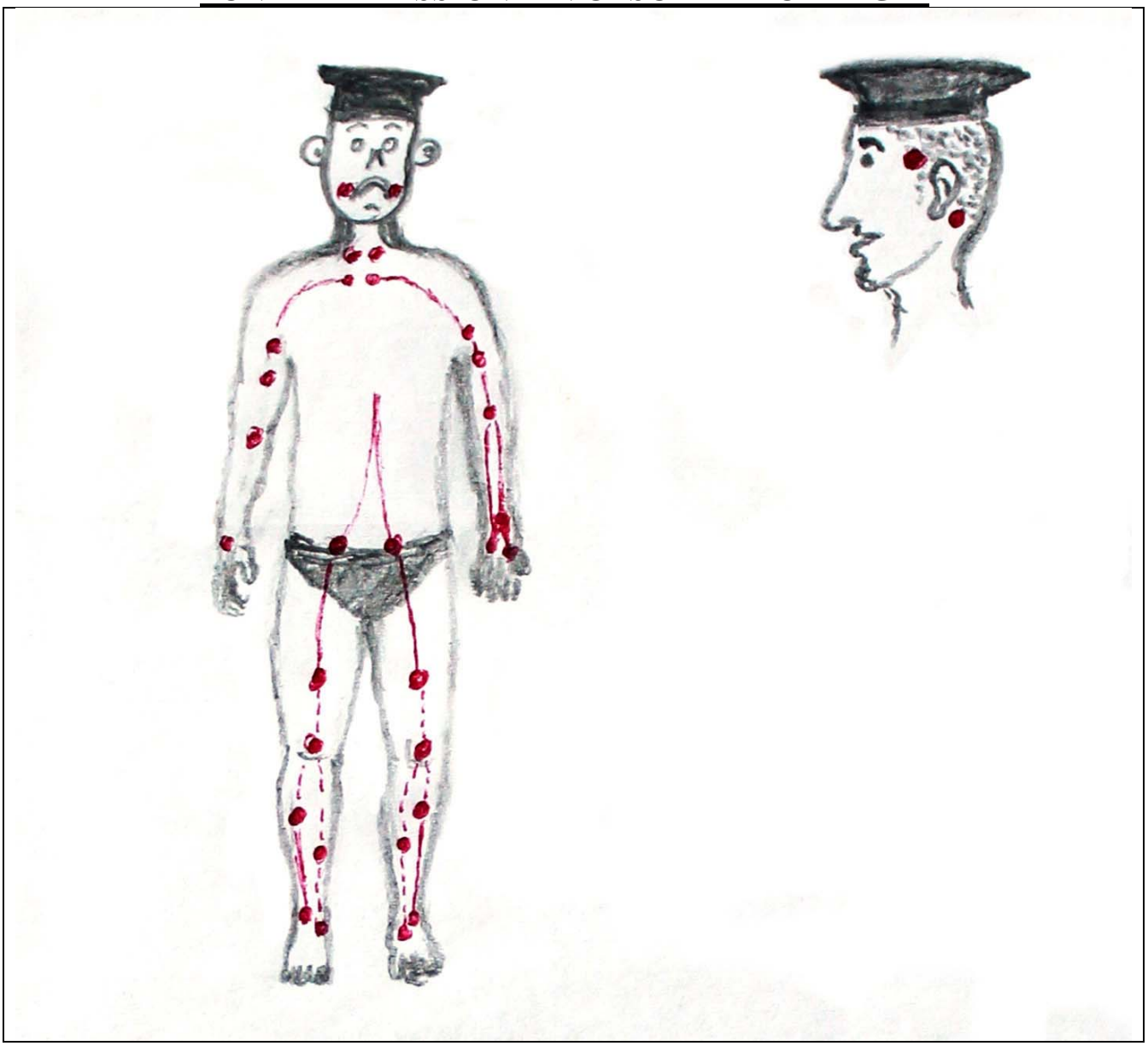
FERITE LIEVI:

1. Lavarsi accuratamente le mani;
2. Detergere con acqua e garza sterile la ferita e la pelle all'intorno;
3. Disinfettare la ferita con acqua ossigenata e/o mercuro cromo;
4. Coprire con garza sterile e fasciare la ferita.

FERITE GRAVI:

1. Fermare l'emorragia se presente;
2. Valutare, se esiste altra lesione (fratture, traumi cranici, etc.);
3. Non sollevare polvere;
4. Togliere o tagliare gli indumenti che la ricoprono;
5. Coprire la ferita con compresse sterili;
6. Posizionare l'infortunato in posizione antishock;
7. Dirigersi verso il pronto soccorso più vicino (se si è vicini);
8. Lanciare il PAN PAN PAN per l'eliambulanza (se si è lontani).

PUNTI DI PRESSIONE IN CASO DI EMORRAGIA



USTIONI:

Sono incidenti, abbastanza frequenti a bordo, che vengono provocati generalmente quando ci si trova davanti ai fornelli (caffè bollente, olio bollente, acqua bollente etc.);

La conseguenza sarà una ustione di 1° o 2° grado;

1° grado: coinvolge solo l'epidermide (eritema, gonfiore ed un po' di dolore);

2° grado: coinvolge anche il derma sottocutaneo con presenza di bolle e dolore più intenso. (Mai rompere le bolle per rischio di sovrainfezione)

Si deve: sdraiare e tranquillizzare l'infortunato isolare e lavare le zone ustionate con acqua sterilizzata; (giacché a bordo è presente quella del serbatoio, deve bollire a 100° gradi per almeno ½ ora);

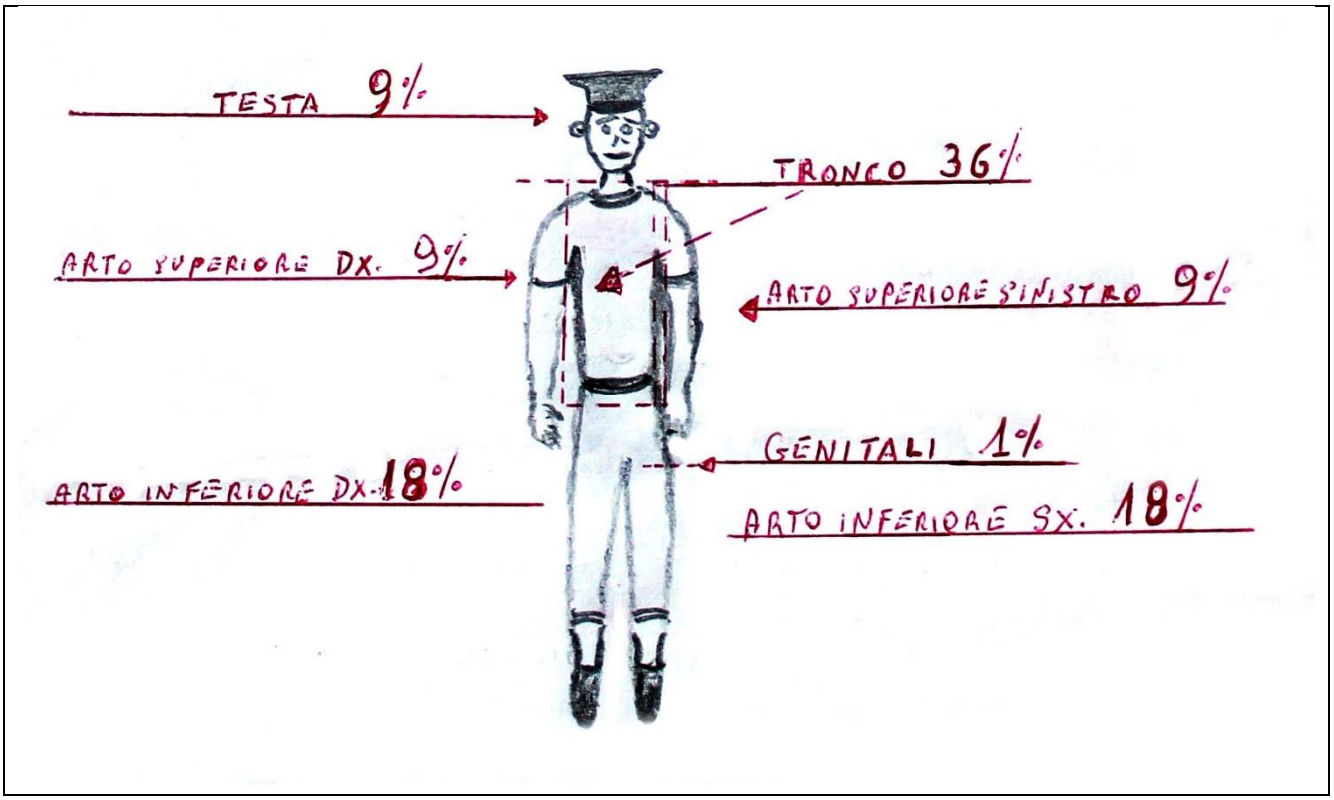
Avvolgere le zone con bendaggio umido se compaiono eritema e/o bolle: la medicazione dovrà essere asettica, assorbente e protettiva in maniera da prevenire eventuali infezioni.

Come sapete c'è anche l'ustione di 3° grado ma questa, tranne casi isolati che possono verificarsi nelle sale macchine delle navi, non coinvolge statisticamente il mondo diportistico.

N.B.: più l'ustione è estesa più è delicata e grave e, se necessario, dirigersi verso il più vicino pronto soccorso.

USTIONI: GRADI - "REGOLA DEL NOVE"

Il corpo viene diviso in territori e ad ognuno viene attribuito un numero che corrisponde a 9 o ad un suo multiplo:



IPOTERMIA: esposizione globale al freddo
E' favorita:

1. dal vento
2. dai vestiti bagnati
3. dall'alcool
4. dai traumi
5. dall'immobilità
6. dall'immersione in acqua fredda

Si riconoscono 3 fasi:

1. fase iniziale (temperatura corporea tra 36 e 33°C e brividi intensi);
2. fase intermedia (cessazione dei brividi, rigidezza muscolare, temperatura tra 33 e 30°C);
3. fase finale (perdita di coscienza, aritmia cardiaca, arresto cardiaco)

Per soccorrere il soggetto bisogna alimentarlo con cibi energetici e metterlo a letto in posizione antischock ben coperto. Un ipodermico grave (tra la seconda e terza fase) non deve essere riscaldato perché potrebbe andare incontro ad arresto cardiaco.
N.B.: Per porre il soggetto in posizione antischock, bisogna stenderlo supino con gli arti inferiori ad un livello più alto della testa, per favorire il flusso di sangue al cervello.

ANNEGAMENTO: si blocca il respiro per penetrazione d'acqua nelle vie respiratorie. Se il soggetto è incosciente con respiro assente e battito cardiaco presente, bisogna prima rovesciare l'annegato a pancia in giù, poi disporsi a gambe larghe all'altezza del suo bacino, afferrarlo per le anche e sollevarlo in modo da far defluire l'acqua ingerita. Non appena questa sarà defluita lo si gira e si procede con la respirazione artificiale. Nel caso che anche il battito cardiaco sia assente, si procede anche col massaggio cardiaco esterno. Vediamo come. Si deve: sdraiare l'annegato su una superficie dura (paiolo – ponte di coperta) ci si inginocchia di fianco all'altezza del torace, si sovrappongono le mani con un palmo rivolto verso il torace del soggetto ed a braccia tese si sposta il peso del nostro corpo sulle braccia oscillando per 60 volte in un minuto. Durante questa operazione effettueremo anche la respirazione artificiale bocca a bocca tenendo sollevata la nuca con una mano e chiudendo le narici con l'altra, insufflando con forza una volta ogni 4/5 compressioni cardiache.
Se il soggetto fosse semincosciente con i sintomi dell'asfissia da annegamento, bisogna porlo nella posizione laterale di sicurezza così eseguita:

1. ci inginocchiamo accanto a lui;
2. gli poniamo il braccio più vicino a noi, piegato a 90°;
3. gli poniamo la mano dell'altro braccio sulla spalla opposta;
4. gli pieghiamo la gamba a noi più lontana;
5. lo giriamo verso di noi tirandolo per la spalla ed il ginocchio;
6. tiriamo la gamba sollevata verso di noi appoggiandola a terra;
7. gli sistemiamo la testa in posizione iperstesa;
8. la mano vicino alla testa deve essere posta sotto il viso, a palmo in giù;
9. la bocca deve essere aperta per lasciar defluire il liquido.

CONGELAMENTO: è una lesione locale della pelle e dei tessuti sottostanti, causata da esposizione a freddo intenso. Ci sono 3 gradi di congelamento:

1. iniziale: insorgenza lenta; la pelle diventerà rossa, poi bianca, con perdita di sensibilità.
2. superficiale: la pelle è di colore bianco e irrigidita, i tessuti sottostanti ancora elastici. Possibili bolle contenenti un liquido rosato.
3. profondo: la pelle è irrigidita così pure i tessuti sottostanti che vanno in necrosi.

Si deve:

1. muovere e riscaldare la parte colpita per riattivare la circolazione;
2. togliere i vestiti bagnati.

ASSIDERAMENTO: è una lesione da freddo che coinvolge l'intero organismo. Provoca: torpore mentale; sonno profondo con bassa temperatura corporea (35°); rallentamento progressivo delle funzionalità cardiocircolatorie e respiratorie.
Si deve: liberare il soggetto dai panni umidi e freddi; coprirlo con coperte; somministrare bevande calde.

FRATTURE

FRATTURA DEL CRANIO:

1. superficie fratturata e incavata del cranio (potrebbe essere anche occultata dal bernoccolo);
2. sangue o liquido che esce dalla bocca, dalle orecchie o dal naso;
3. le pupille degli occhi potrebbero essere di diametro diverso una dall'altra;
4. mutamento comportamentale;
5. svenimento;
6. perdita della memoria;
7. vomito;
8. difficoltà nel deglutire.

Si deve:

1. Lasciar defluire i liquidi ponendo la testa in avanti;
2. Pulire bene la ferita e se necessario, applicare dei punti di sutura;
3. Bendare la ferita;
4. Somministrare un antibiotico;
5. Tenere il soggetto a riposo ed al caldo fino alla assistenza medica.

FRATTURA DELLA SPINA DORSALE: ogni trauma alla schiena non può essere sottovalutato e va considerato come possibile frattura della spina dorsale, che potrebbe portare alla paralisi.
Si deve: immobilizzare il soggetto se la spina dorsale appare deformata e può essere mosso solo se è indispensabile, mantenendola assolutamente in posizione rettilinea e con la testa bloccata, fino al raggiungimento di uno scalo con pronto soccorso.
FRATTURA DEGLI ARTI: l'arto si ingrossa; l'arto è disallineato; il dolore è forte.

Si deve: adoperare una stecca per immobilizzarlo (stecche delle vele, spezzone di una gaffa, spezzone di un remo del tender). Se la frattura si verifica su una articolazione, bisogna immobilizzare tutto l'arto fino all'arrivo della o alla assistenza medica.
Ho citato i più comuni incidenti che si possono verificare ai danni di chi va per mare per diporto. Sottolineo diporto in quanto coloro che ci vanno per lavoro, sono soggetti ad un aumento del numero dei casi e della frequenza degli incidenti stessi. Ad ogni buon conto, ribadisco, che di quanto abbiamo fin qui considerato, gli interventi da noi effettuati, sono definiti di primo soccorso.
A volte non basta!! E' necessario quindi, a seconda della nostra posizione geografica, far intervenire l'assistenza medica, utilizzando il canale di soccorso internazionale "16" del VHF (banda di frequenza 156,8 Mhz) lanciando, a seconda della gravità, il "PAN-PAN-PAN" o il "MAY DAY" ripetuto 3 volte. Una volta ricevuta la risposta, indicare sempre: il nome della imbarcazione; il DATUM; la vostra rotta e velocità di spostamento in modo da far calcolare al soccorritore una rotta di intercettazione.

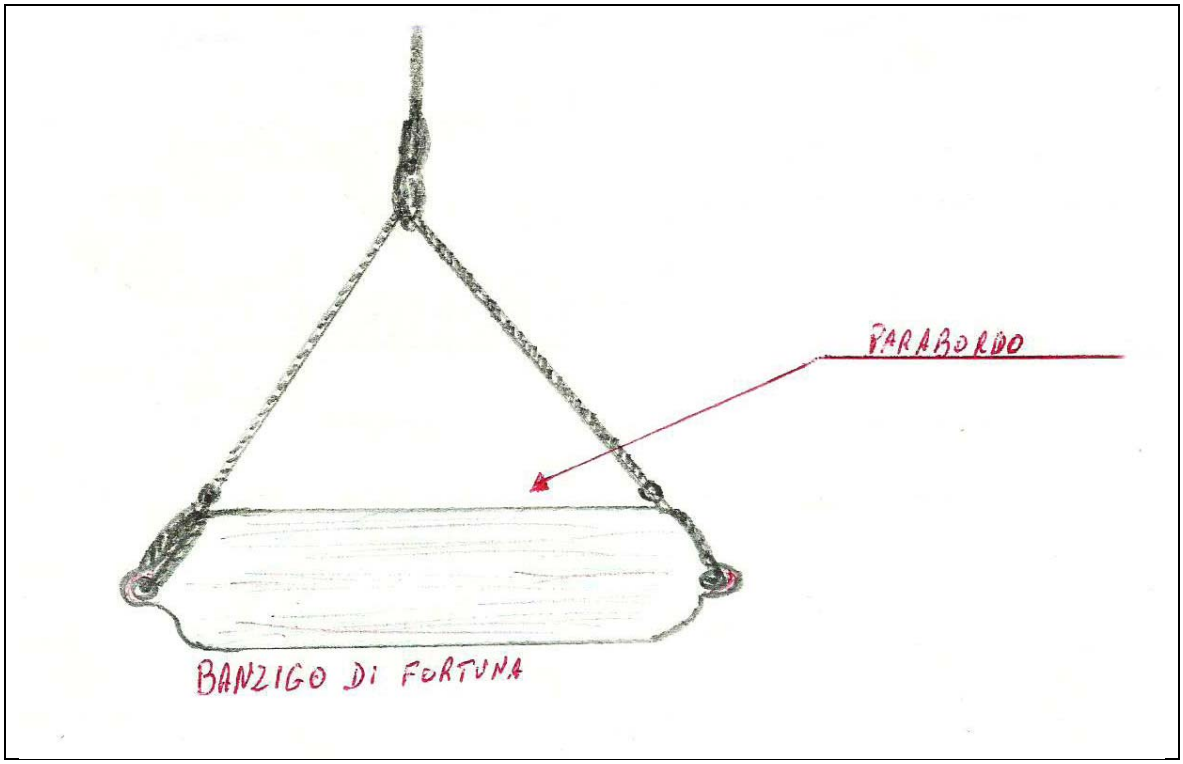
CENTRO INTERNAZIONALE RADIOMEDICO

(C.I.R.M. Via dell'Architettura,41 – 00144 Roma)

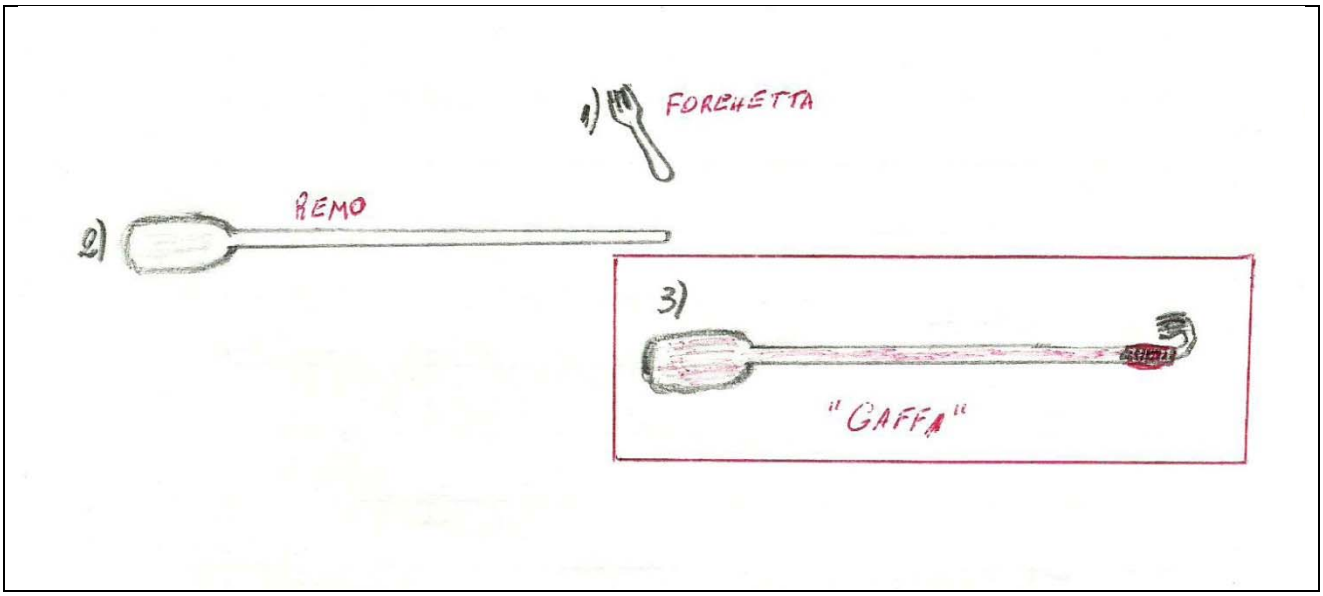
Il C.I.R.M. è stato costituito nel 1935 quale fondazione, con la sola finalità di fornire assistenza radiomedica, a tutto il personale marittimo, imbarcato su navi senza medico a bordo, di qualsiasi Paese, in navigazione su ogni mare e/o oceano. I suoi servizi sono assolutamente gratuiti. Tra i suoi servizi è compreso anche l'intervento per un eventuale trasbordo dell'infortunato su una nave fornita di un servizio medico o, qualora la distanza lo consenta, il prelievo del soggetto malato con mezzi aeronavali per un pronto ricovero ospedaliero. Le richieste di assistenza, vengono ricevute da medici di guardia che alternativamente si susseguono 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno presso la sede del centro. Oltre che prescrivere le cure opportune, si avvalgono anche della consulenza di specialisti e mantengono costantemente il contatto con la nave, seguendo il paziente fino alla guarigione o allo sbarco.
IL C.I.R.M. VA COSI' CONTATTATO: - telex 612068 -telef. 065923331/2 -fax 06592333 – sistema MARITEX – stazioni radiocostiere italiane – stazione radio U.S.Coast Guard-
INDICAZIONI DA FORNIRE AL C.I.R.M.: 1) nome nave e nominativo radio; posizione nave, porto di partenza e di arrivo, tempo stimato di arrivo; rotta e velocità; nome del paziente, nazionalità ed età; sintomi, dolori; respirazione, temperatura e, possibilmente, pressione arteriosa; per un infortunio, luogo e modalità dell'incidente; precedenti clinici; medicinali di bordo; eventuali medicinali già somministrati.

…... DI NECESSITA' VIRTU'.....
(Piccoli ma utili espedienti)

…..e se non c'è il banzigo a bordo??



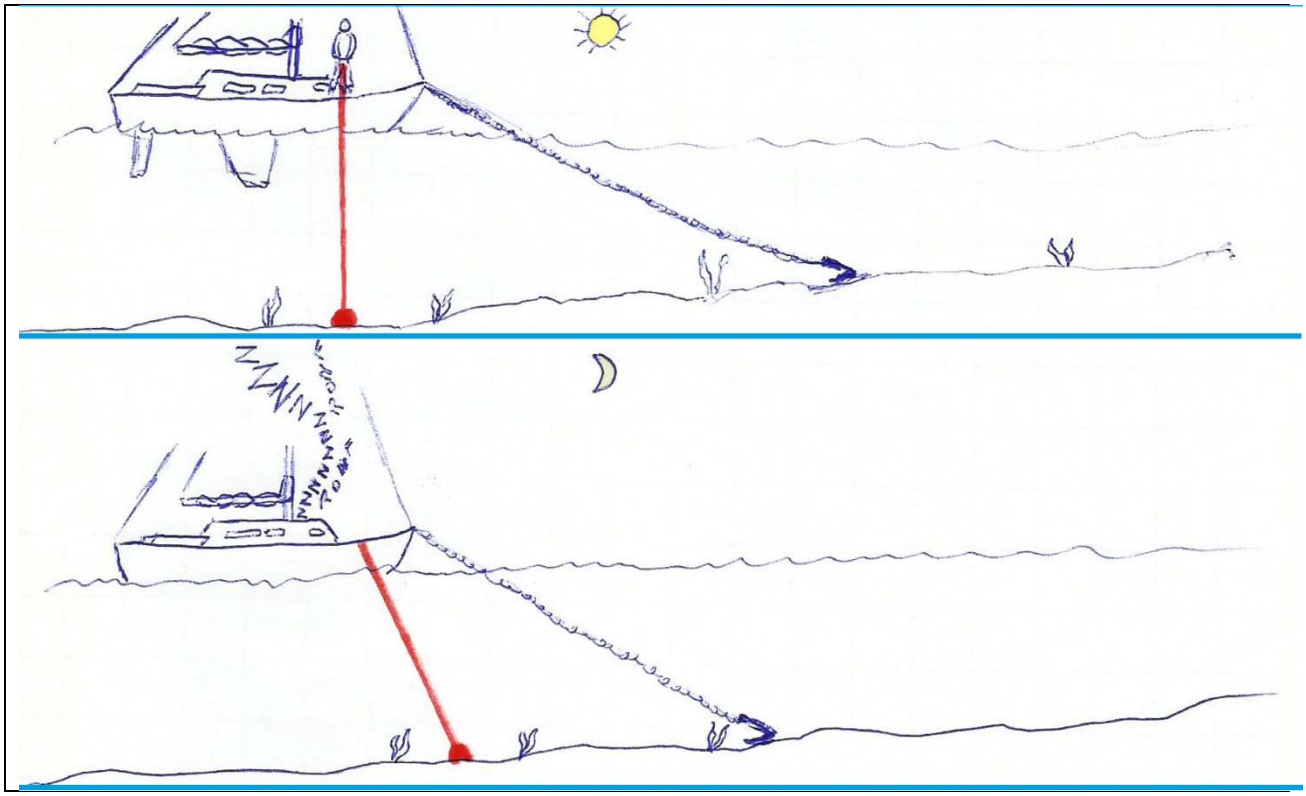
…...e se abbiamo perso la gaffa??
….....con un remo del tender ed una posata piegata, legata o nastrata.



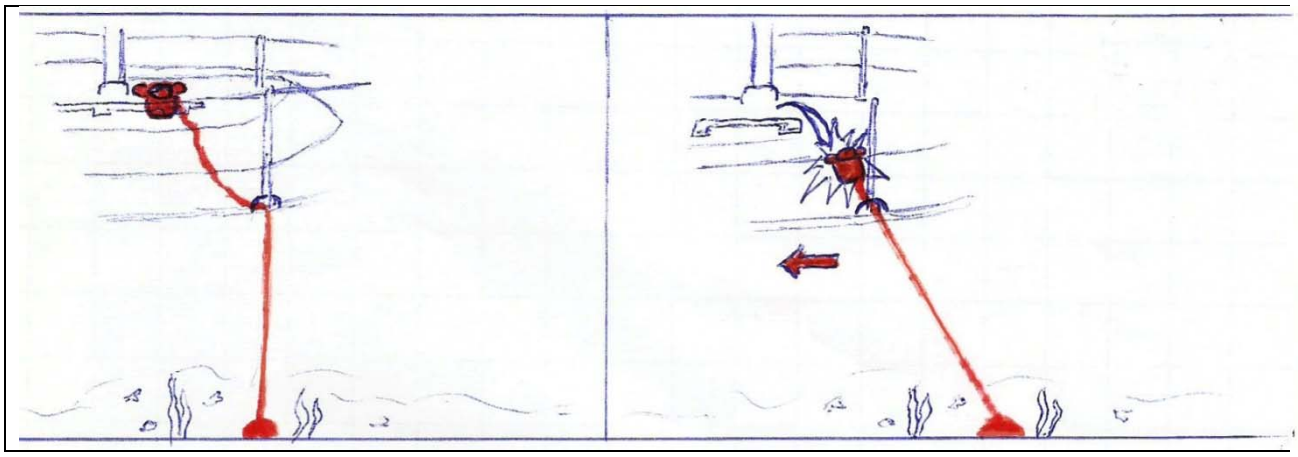
“IN BAIA DI NOTTE: L'ANCORA ARA CHI CI SVEGLIA?”

Di giorno non c'è problema; normali procedure: controllo dell'allineamento su 2 o 3 punti cospicui.

Di notte prima di coricarsi si fila un peso qualsiasi lungo la fiancata (con un po' di imbando per compensare il ciclo delle maree) fino a che tocchi il fondo; poi si fissa alla sua estremità, ed appoggiata sopra la tuga, una pentola della cucina di bordo e la “sveglia” è assicurata.



ALLARME: dato dal rumore della pentola che cade.



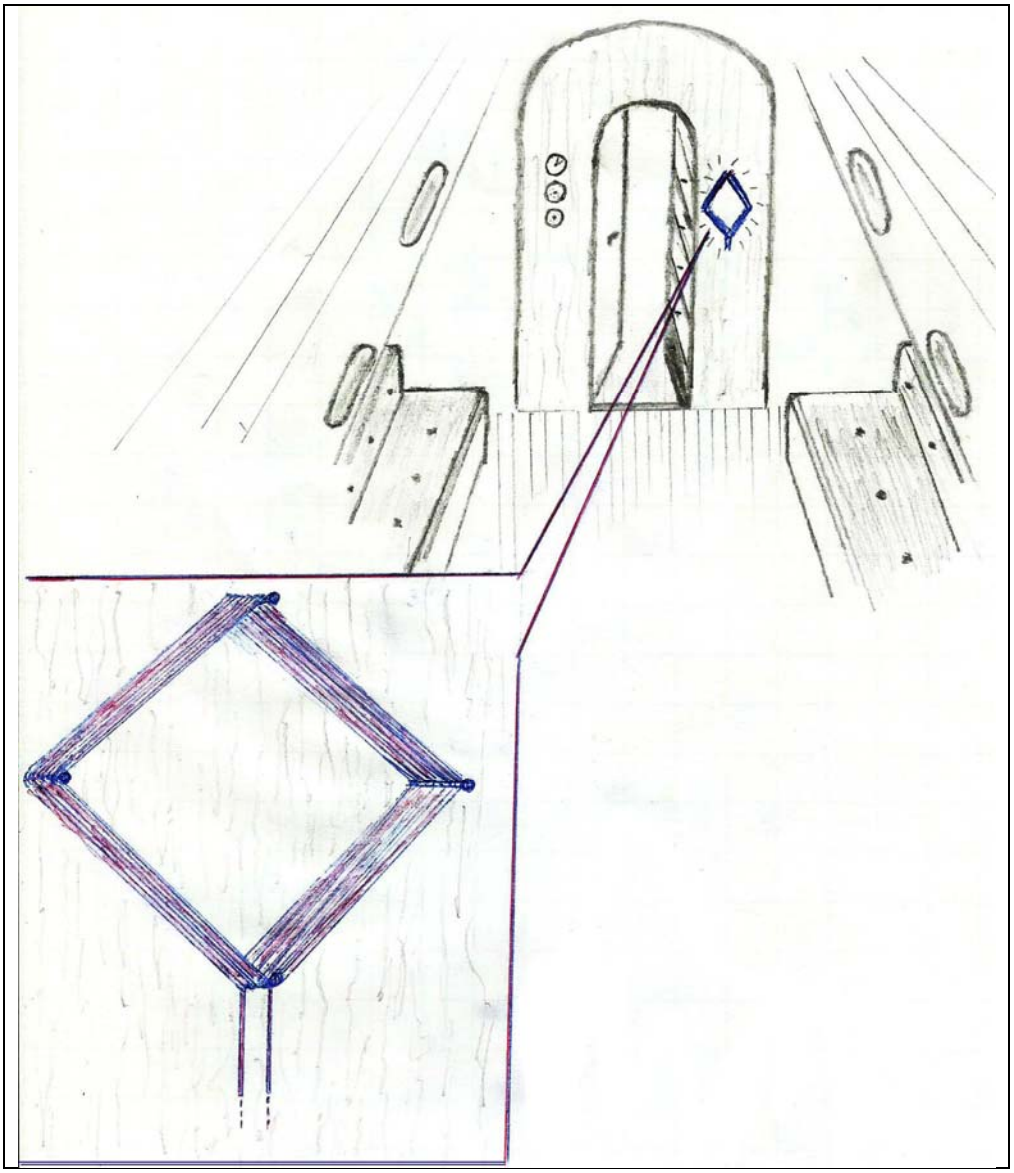
“IMPROVVISIAMO UNA ANTENNA”

CHE COSA SERVE?:

- Quattro viti a legno lunghe 5/6 cm.
- 25 metri di filo metallico isolato.

COME SI APPLICA?:

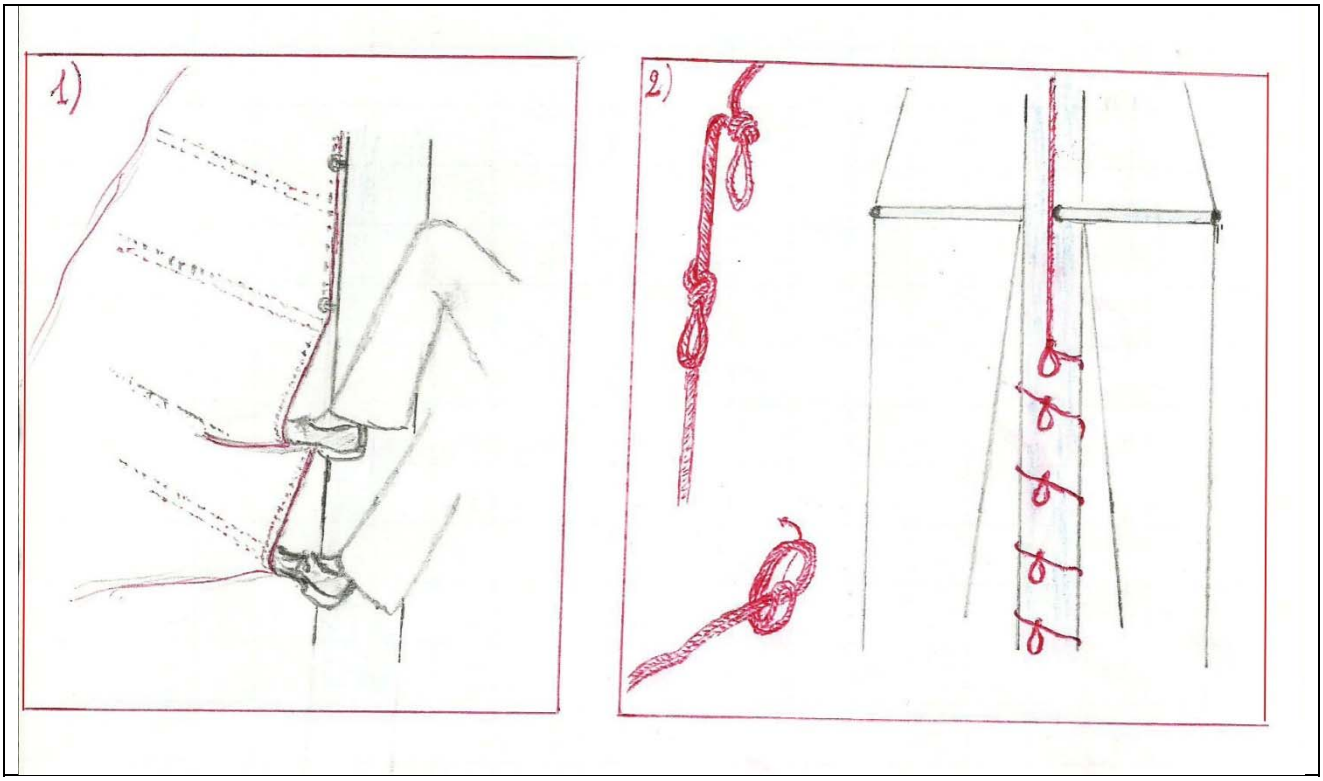
Formare un rombo di 60 cm. Per lato con le viti. Partendo dal fondo si avvolge il filo intorno al rombo per 10 volte, fermandoci poi al punto di partenza.
Attaccare i due terminali alle due estremità del ricevitore.
Sintonizzarsi su una stazione potente; poi cambiare rotta lentamente fino a trovare il punto “zero o nullo”, cioè il punto di più debole ricezione. Il rilevamento della stazione lo leggeremo sulla bussole (LI C'E' TERRA).



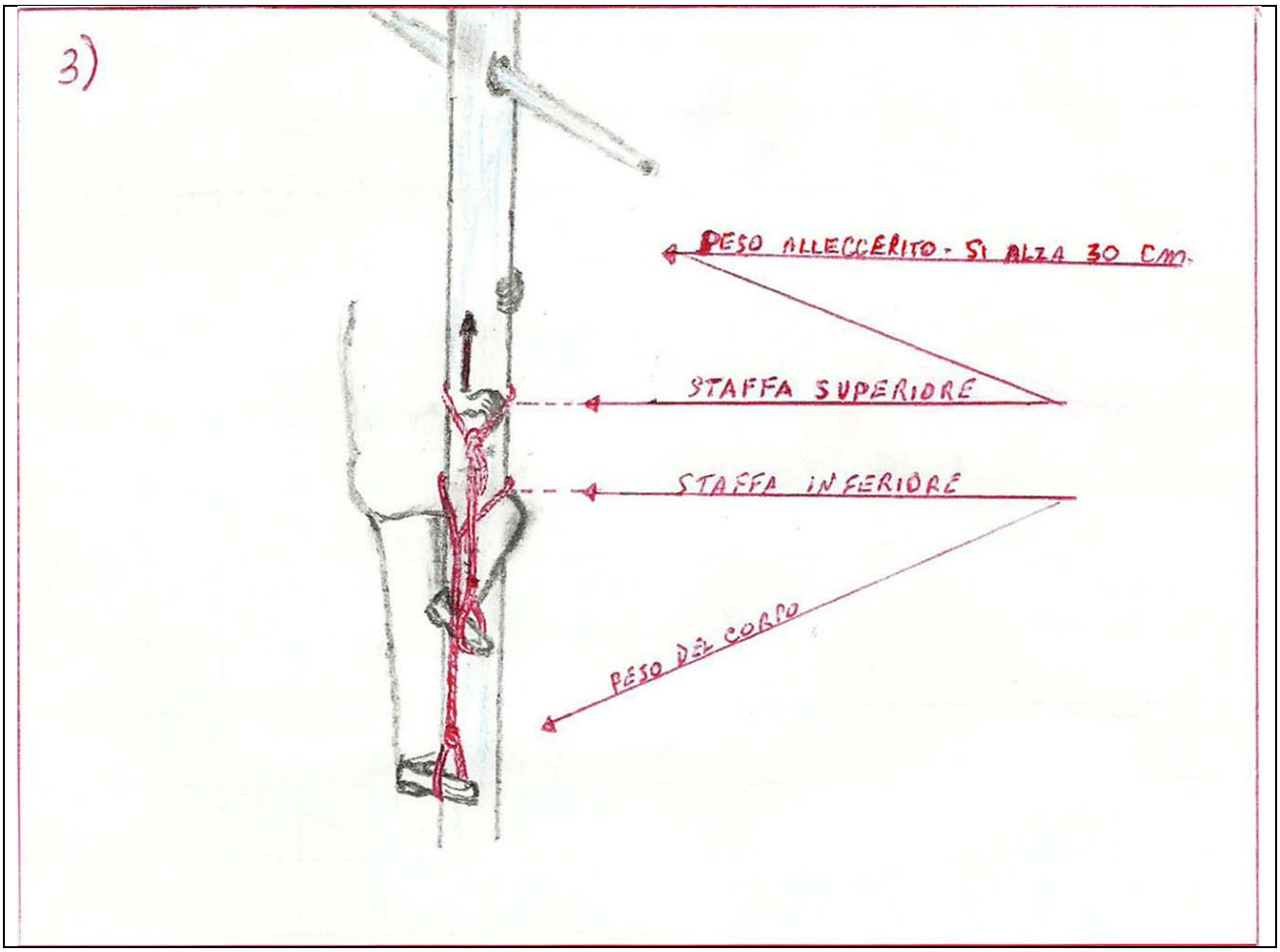
…. PER SALIRE IN TESTA D'ALBERO

Sappiamo tutti che per vari motivi si deve salire sull'albero a varie quote (drizza che si sgancia o che si incattiva, fanale di fonda da sostituire, windex, fanale di via motore, etc).
Con equipaggio maschile a bordo, nessun problema per il metodo tradizionale; ma se siamo in due (uomo e donna) o addirittura da soli?
Vediamo come potercela cavare:

1. Se la randa ha dei garrocci robusti, la si può allascare tanto da lasciare uno spazio sufficiente da far passare i piedi tra una piega e l'altra e poi salire;
2. Possiamo adoperare una drizza di rispetto o di scorta, facendo degli anelli con dei nodi semplici, di una circonferenza che ci consenta di infilarci i piedi, posizionandoli ad una distanza di 30/40cm uno dall'altro. La si avvolge poi attorno all'albero con un numero di giri che ci porteranno fino alla prima crocetta. Una volta a cavalcioni delle crocette si fa mollare il terminale precedentemente fissato a piede d'albero e si fa issare la drizza tanto che gli "scalini" possano essere riavvolti nella fase successiva e così via fino alla testa.



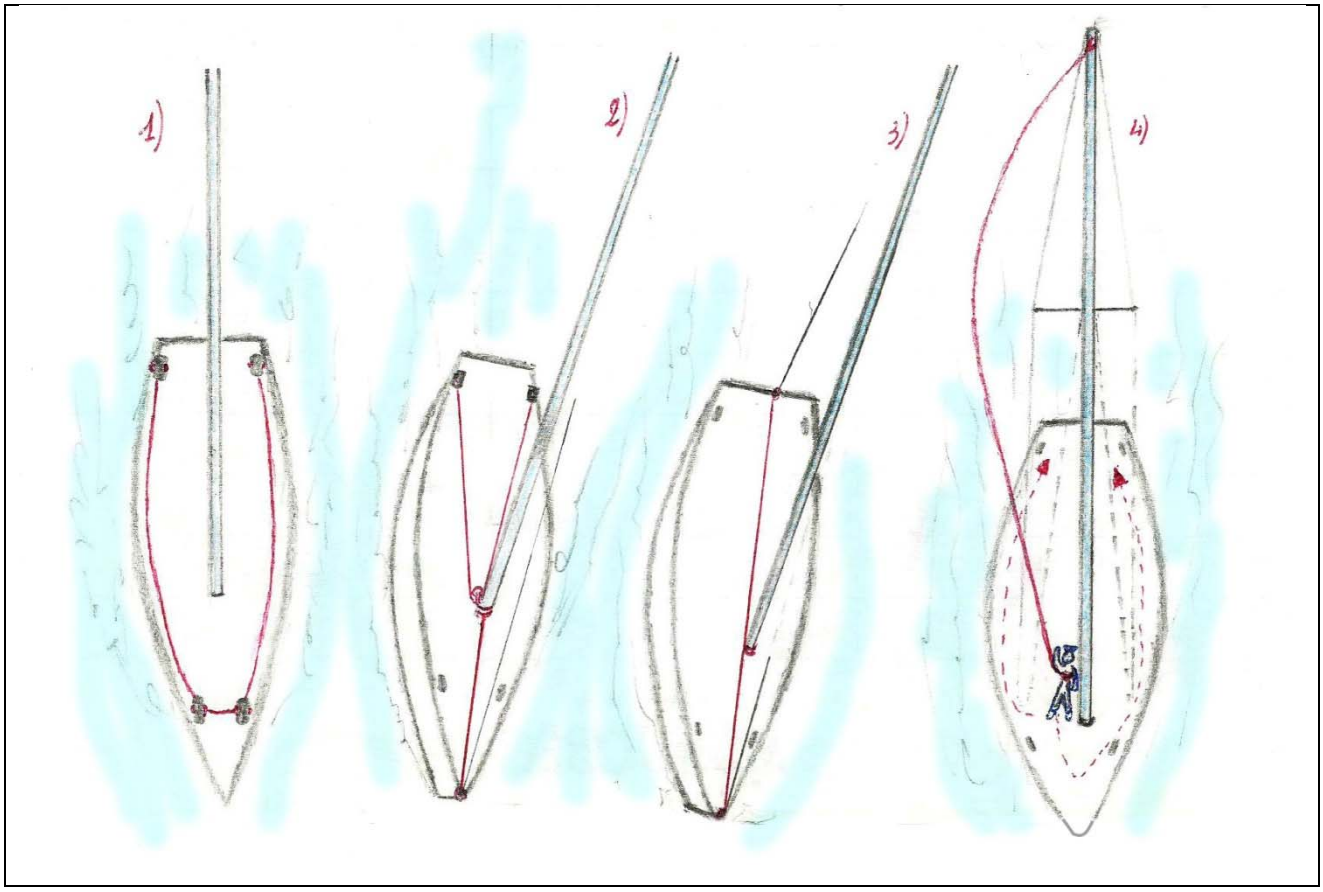
3. Utilizzando due spezzoni di cima di 3 metri circa, possiamo fare due “staffe” per salire da soli: ognuno dei due spezzoni dovrà avere un anello avvolto intorno all'albero con una circonferenza di 10 cm superiore a quella dell'albero ed un anello libero alla fine dello spezzone, per infilare il piede. I due anelli attorno all'albero andranno alternativamente spostati verso l'alto, mano a mano che il nostro peso si troverà su una staffa. Quel po' di gioco degli anelli avvolti, ci consentirà di spostare in alto la staffa libera dal nostro peso, per poi essere utilizzata dall'altro piede. Si recupera verso l'alto la staffa precedente sgravata dal peso, e si continua così fino a dove necessario.



LIFE-LINE (PASSERINO) PROVVISORIA

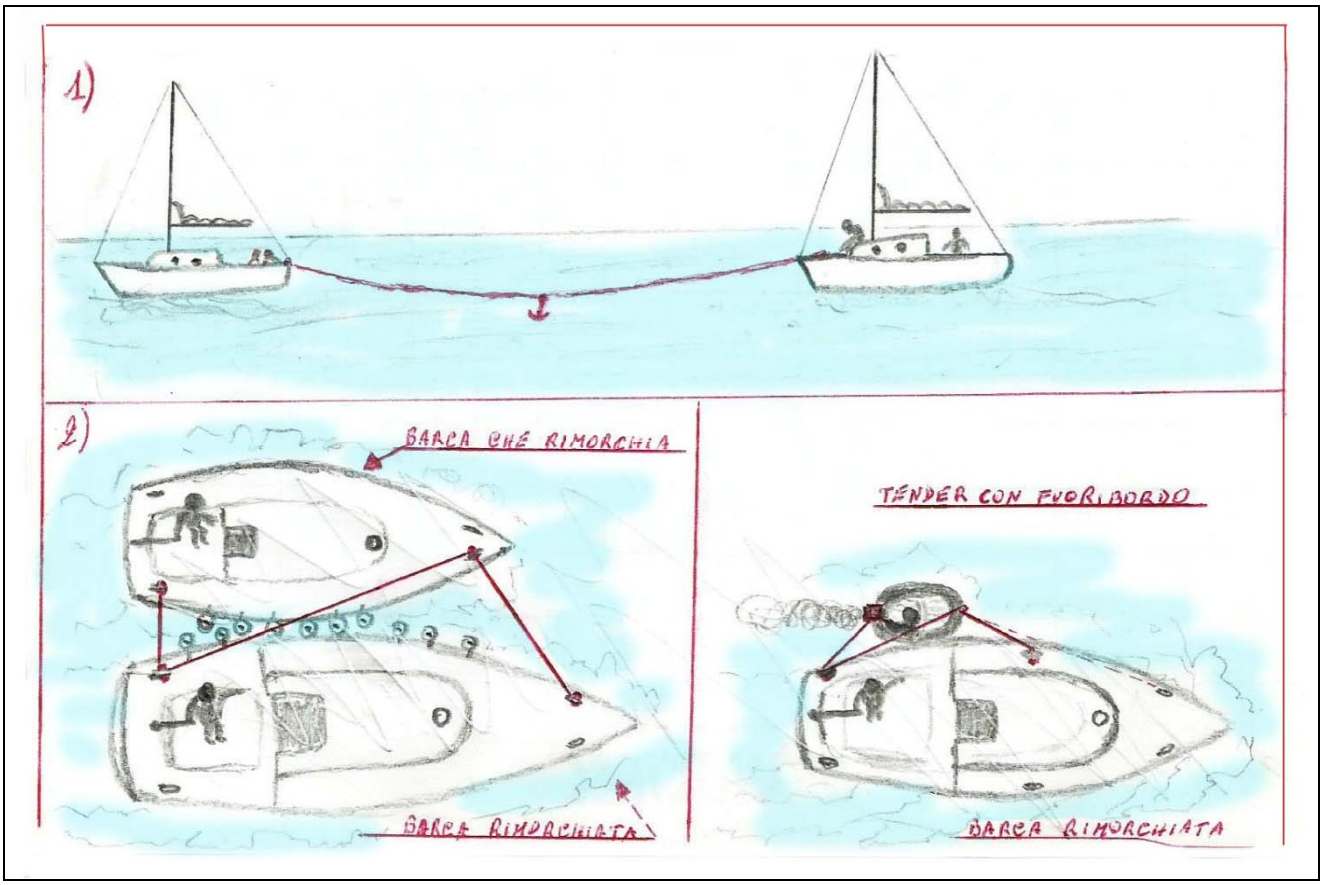
Vi sono vari modi di posizionamento e di utilizzo di una life-line ed è in funzione di come è costruita tutta la coperta della nostra barca e della ferramenta fissa posizionata da prua a poppa che, a seconda dei casi, potrebbe aiutarci o ostacolarci. Ognuno deciderà come meglio procedere.

1. Dobbiamo utilizzare un cavo (cima) resistente, lungo almeno due volte e mezzo la lunghezza della barca in modo da farlo correre lungo i due bordi, ancorandolo alle gallocce di prua e di poppa senza dover tagliare la cima.
2. Legare uno spezzone di cavo alla base dello strallo e portarlo fino a base d'albero; prima di chiudere la legatura, infilare un bozzello dal quale si farà passare una cima biforcata, che sarà poi fissata in pozzetto su entrambi i bordi.
3. Cima posizionata dallo strallo, con due giri alla base d'albero e poi direttamente fissata alla base del paterazzo.
4. Utilizzare una drizza di rispetto e legarla alla nostra cintura di sicurezza, lasciando un imbando che ci permetta di girare tutt'intorno alla coperta senza interferire né con un eventuale stralletto e/o strallo di trinchetta, ne con l'amantiglio del boma.



RIMORCHIARE O ESSERE RIMORCHIATI

1. In acque libere (mare aperto), il rimorchio è cosa “semplice”; si usa una lunghezza di robusta cima pari a 3 volte la lunghezza dell'imbarcazione (rimorchiatore), la si fissa su una bitta di poppa e l'altra estremità fissata a prua della barca rimorchiata; un accorgimento in più con mare formato, è quello di allungare di alcuni metri la cima e posizionare, a priori, un peso a metà lunghezza che funga da ammortizzatore (un'ancora legata “corta”).
2. In acque ristrette (porti, canali, baie), il rimorchio va effettuato affiancato, proteggendo con i parabordi le murate a contatto; si passa una robusta cima dalla prua del rimorchiatore al giardinetto della barca rimorchiata, come fosse uno spring di ormeggio; poi una cima da prua a prua (lati affiancati); infine una cima da poppa a poppa (lati affiancati). Il tutto va tesato in modo che le due barche diventino una sola unità (come fosse un catamarano). N.B. il rimorchiatore dovrà tener conto che aumentando a seconda delle dimensioni del rimorchiato, tutta la massa trasportata, rallentare o fare retromarcia saranno manovre notevolmente ridotte rispetto alla normale evoluzione.
3. In acque ristrette, si può effettuare il rimorchio anche con il tender munito di fuoribordo, attuando la stessa procedura.



IL GAVONE DELLE “COSE INUTILI”

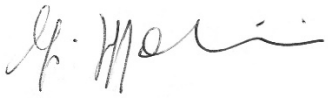
Questo gavone deve essere considerato una sorta di cilindro magico ed aperto solo per fargli prendere aria – questo è l'augurio -. Non dovrà essere lo stesso di dove teniamo gli attrezzi di lavoro abituali, gli eventuali pezzi di ricambio del motore etc.
E' a se stante!! caso mai si potranno aggiungere altre “cose inutili”.
Ma quali sono queste “cose inutili”?
Vi elencherò quello che ci conservo personalmente e poi ognuno, in funzione dello spazio e della propria manualità, lo arricchirà in modo opportuno:

- redance di diverse dimensioni;
- morsetti serrafilo;
- paglietto turafalle;
- ancora galleggiante;
- resina sottomarina;
- grasso marino;
- tappi turafalle a cono di varie dimensioni;
- stoppa; zeppe di diverso spessore;
- spezzoni di tubo di plastica e di gomma di vario diametro;
- ritagli di gommapiuma;
- ritagli di fogli di plastica (del tipo usato per termopallet);
- stecche di legno duro;
- tronchesi con manico da 60/70;
- scalpello;
- seghetto a ferro;
- spezzoni di cima di vario diametro e di varia lunghezza (da 1 a 4mt);
- qualche pezzo di compensato marino.

CONCLUSIONI

Vorrei precisare intanto che questa dispensa non ha sicuramente la pretesa di essere la panacea di tutti gli inconvenienti di bordo; le situazioni di emergenza in mare, sono tante ed imprevedibili, tanto che diventa impossibile immaginarle tutte. Ad ogni buon conto, alcuni di questi "contrattempi" li abbiamo elencati e credo che potranno essere in qualche modo di aiuto – se non nella parte pratica (che non è in nessun modo augurabile), almeno nella parte teorica, la conoscenza della quale potrà permetterci di non perdere troppo tempo per pensare ai rimedi.
Ricordo – qualora ce ne fosse bisogno – che lo skipper **è** il personaggio più autorevole e necessario su di una imbarcazione. Da lui dipendono tutte le persone imbarcate ed a lui sono rimandate tutte le decisioni, **sempre e comunque!!**

BUON VENTO A TUTTI



P.S.: vorrei sottolineare un aspetto a volte sottovalutato dai diportisti nautici, che riguarda l'attività svolta dalla Guardia Costiera in termini di sicurezza e salvaguardia della vita in mare.
Al pari dei Vigili del Fuoco, essi rischiano la loro vita nell'intento di salvare la nostra ed è per questo motivo che vanno rispettati ed aiutati, con atteggiamento di prudenza ed umiltà!!
In questo modo evitiamo a loro e a noi stessi di correre dei rischi, a volte fatali.
Il mare, la nostra barca ed il piacere di goderli a lungo, non ce li possiamo giocare solo per imprudenza e/o superbia, nel giro di qualche ora e definitivamente.
Io sono personalmente dell'idea che l'umiltà debba essere contenuta nel sacco del marinaio e questo vale anche per skipper di lungo corso.

Buon senso …... nel dubbio …… si rimanda.

APPENDICE ALLA DISPENSA

Una volta conclusa questa dispensa relativa alle "EMERGENZE", nel leggerla insieme ad alcuni soci ed amici, mi è sorto il dubbio – poi fugato – che, noi della Lega Navale Italiana, invece di avvicinare quanta più gente possibile al mare, coinvolgendola così come prevede il nostro Statuto con tutti i mezzi a nostra disposizione, non l'avremmo invece allontanata facendo immaginare loro situazioni catastrofiche e/o irreparabili. TUTT'ALTRO!!

Io credo fermamente che chi va per mare, anche se per diporto, debba farlo con la consapevolezza che comunque è lui che detta le regole e che lo si debba assecondare attraverso quante più conoscenze, esperienze, consigli possibili. Solo così si potrà garantire a noi stessi ed agli altri, IL PIACERE DI FELICI NAVIGAZIONI.

Ora, a conclusione di questo lavoro, aggiungo un mio commento, che distribuivo con una pergamena ai miei allievi del V° Istituto Nautico, alla fine del corso sulle arti marinaresche applicate alla navigazione a vela, con la speranza di promuovere motivi di riflessione.

"LA VELA E LA VITA"
(decalogo di similitudini)

1. LA VELA E' ARTE: apprezzala!
2. LA VELA E' GIOIA: godila!
3. LA VELA E' FATICA: affrontala!
4. LA VELA E' MEDITAZIONE: sfruttala!
5. LA VELA E' PASSIONE: coltivala!
6. LA VELA E' RISPETTO: osservalo!
7. LA VELA E' AMICIZIA: mantienila!
8. LA VELA E' SOLIDARIETA': dimostrala!
9. LA VELA E' UN PREMIO: meritalo!
10. LA VELA E' LIBERTA': difendila!

"Là dove il cielo e il mare si fondono con l'orizzonte, ci sarà sempre una vela per ricordarti che basta volerlo ed anche tu…"

VIENI A TROVARCI!!

Galliano Ippoliti