LEGA NAVALE ITALIANA

SEZIONE DI ANCONA

* * * * *

LA NAVIGAZIONE CON CATTIVO TEMPO

* * * * *

P.N. GALLIANO IPPOLITI
(Master Yacht)

IL CATTIVO TEMPO: Il cattivo tempo viene abitualmente associato alla stagione invernale, anche se chi naviga sa bene che i problemi maggiori vengono dai giorni primaverili e improvvisi temporali estivi.
Pur tuttavia, quelle brutte giornate invernali che appaiono ancora più brutte con quel loro freddo gelido che ci arriva fin dentro le ossa, e quel tetro color piombo, sembrano annunciare qualcosa di spiacevole e di inevitabile.
E' ovvio che ci tranquillizziamo, sapendo che la nostra barca ha tutte le cosine in ordine per affrontare gli eventuali tempi duri ed, allo stesso momento, noi siamo preparati sia tecnicamente che psicologicamente per far fronte agli eventi.
Il tanto discusso "forza 7" al bar del circoli, e' in realtà un vento di una trentina di nodi, non sono pochi, ma ci sono delle giornate durante le quali e' facile trovare raffiche di questa intensità in navigazione. E allora?
Allora dobbiamo agire convenientemente per regolare la nostra velatura affinché la nostra imbarcazione sia sempre in assetto di massima manovrabilità, velocità adeguata e sbandamento contenuto.
In secondo luogo, analizzare mentalmente quella che potrà essere la situazione di li a qualche ora in termini di forze in campo; ad esempio il fetch, la direzione delle onde rispetto alla nostra rotta, l'altezza di queste onde, la capacità dell'equipaggio in termini tecnici e fisici e così via.
Vedremo durante questo incontro di fare il punto cominciando dalle cose più semplici per arrivare man mano a quelle più complesse.
Un primo consiglio: e' ormai raro che oggi un colpo di vento arrivi completamente inatteso, per cui è buona norma oltre che far parte dei doveri dello skipper, ascoltare i bollettini meteo prima di intraprendere qualsiasi tipo di navigazione, ma non solo: uno sguardo alle modifiche del cielo, del mare, della temperatura dell'aria, del colore dell'acqua.
Se state navigando e qualcuno di quegli indizi si manifesta, preparatevi subito ad affrontare la burrasca. Se siete in porto, restateci!!!

DIMINUIRE LA VELATURA: man mano che il vento rinforza, si diminuirà la superficie velica affinché' lo sbandamento della barca non sia accestivo, fino ad arrivare alla tormentino e tre mani di terzaroli alla randa.
Queste operazioni gradualmente effettuate in relazione alla crescente intensità del vento, comportano uno spostamento della spinta ricevuta dalle vele verso il basso.
Sappiamo che questa spinta si può immaginare applicata in un unico punto detto "centro di pressione", che in particolare nelle andature portanti, si trova circa al centro della superfice esposta delle vele.
In pratica quando l'intensità del vento aumenta, la barca riceve una spinta maggiore per cui, per mantenere la stessa velocità si abbassa il centro di pressione riducendo la velatura ed ottenendo così anche un minore sbandamento che, va ricordato, oltre un certo angolo provoca un enorme spostamento d'acqua, un grande sforzo di tutta l'attrezzatura ed una vita di bordo piuttosto complicata.

RIDURRE LE VELE DI PRUA: al giorno d'oggi, il rollafiocco e' presente sulla quasi totalità delle barche da crociera ai cui armatori e' dedicato questo incontro.
La manovra per ridurre la superficie e' abbastanza semplice se si osservano alcuni piccoli accorgimenti: 1) allaschiamo la scotta del genoa avendo cura di mantenere la bugna orientata di 90° circa rispetto alla base; 2) agiamo sull'"imbroglio" del rollafiocco per avvolgerlo allo strallo per quanto necessario, mantenendo durante questa fase la bugna sempre ad un angolo di 90°; 3) la riduzione massima non dovrà essere superiore ad 1/3 della superficie originale in quanto lo spessore della tela sullo strallo comporterà una minore capacità boliniera della imbarcazione oltre che un notevole stress, tra quello che sarà il nuovo profilo d'inferitura e la parte immediatamente a poppavia dello stesso (le cosiddette vele spanciate sono il risultato di stress prolungati o ripetutamente provocati); 4) far avanzare il carrello per adeguare correttamente il punto di scotta della nuova superficie ridotta.
Le imbarcazioni non dotate di rollafiocco, avranno nella loro cala vele almeno due fiocchi di superficie via via inferiore (fiocco 2 e fiocco 3) ed una tormentina.
Le barche dotate dello strallo di trinchetta potranno issare la vela di trinchetta che sarà a quel punto l'unica vela di prua.
La riduzione della tela di prua, comunque sia attrezzata la barca, va fatta in anticipo rispetto all'imminente colpo di vento in modo tale che saremo tutti ancora "asciutti" quando ci troveremo nel bel mezzo della depressione.
Ritardare queste operazioni, ci porterà ad essere "fradici", stanchi ed infreddoliti, col risultato di compromettere l'esito della navigazione, a causa di una minore capacità reattiva, idee annebbiate ed atmosfera di frustrazione per la maggior parte dell'equipaggio.
Ricordate sempre a voi stessi che in qualità di skipper, sarete in ogni momento il punto di riferimento costante del vostro equipaggio. ***"In mare non e' umano errare".***

PRENDERE I TERZAROLI: passiamo alla riduzione della superficie della randa. La randa viene "terzarolata" , cioè abbassata mediante la seguente procedura: si procede con l'andatura di bolina con il solo fiocco, preferibilmente con mure a dritta (diritto di precedenza); e' sufficiente allascare la randa perché questa si disponga a bandiera sul letto del vento; si allasca il wang; si mette in forza l'amantiglio del boma; si ammaina la randa finche' non incocceremo la bancarella al nuovo punto di mura costituito generalmente da un gancio saldato ad un lato del boma vicino alla trozza; si rimette in forza la drizza per evitare che il vento riporti la bancarella fuori pressa del gancio; un uomo alla scotta della randa sarà attento a mollare o tesare la scotta riducendo al massimo il brandeggio del boma; tesare la corrispondente borosa di terzaroli ottenendo così la nuova base randa; recuperare l'imbando della porzione di randa ammainata, assicurandola con i matafioni dalla parte del boma che non provochi un effetto "grondaia" ma che l'acqua scorra via senza essere trattenuta; lascare l'amantiglio e tesare di nuovo wang e scotta.

Quando si toglierà la mano o le mani di terzaroli, seguiremo la procedura inversa.
N.B.: la riduzione della tela e' ovviamente legata alle caratteristiche della vostra barca, in ogni caso e' consigliabile che quando l'intensità del vento raggiunge il limite forza 4 beaufort (15/16 nodi reali), si provveda alla operazione prima descritta.

NAVIGARE CON CATTIVO TEMPO: il vento è ulteriormente aumentato, la velatura e' stata ancora ridotta, l'onda ormai formata ci costringe a manovrare con una certa difficoltà rendendo difficile il controllo della barca.
Una eventuale rotta contro le onde ed il loro superamento possono creare problemi anche a barche di notevoli dimensioni.
L'equipaggio è fisicamente e psicologicamente sottoposto ad uno sforzo continuo.
E' il momento di considerare la stabilità e la direzione della barca rispetto alla direzione di propagazione delle onde. Seguiamo le seguenti precauzioni !!!

SICUREZZA: tutti i componenti l'equipaggio che si trovano all'esterno, devono indossare la cintura di sicurezza che dovrà sempre essere vincolata allo scafo, per esempio alla life-line che consentirebbe il movimento lungo la coperta, o a dei golfari posizionati in pozzetto per coloro che lì stazionano. Personalmente preferisco usare una drizza libera da impegni, da assicurare alla mia cintura di sicurezza, per potermi muovere lungo la coperta. Ovviamente la sua lunghezza dovrà essere tale, e non di più, da lasciarmi libertà di movimento da prua a poppa.
Consiglio inoltre di indossare il giubbetto di salvataggio anche se impaccia un po' i movimenti (le nuove norme indicano 150 n.).

DIMINUIRE LA PORTANZA: per diminuire la spinta del vento nella parte alta delle vele già ridotte e limitare al massimo lo sbandieramento e la tendenza alla straorza, si dovrà spostare il carrello di scotta della randa completamente sottovento, cazzare il wang e la scotta della randa "a ferro" ottenendo così uno svergolamento in alto; per il fiocco invece, si dovrà arretrare un po' più del normale il suo carrello di scotta che così facendo, appiattirà la parte bassa della vela e aprirà la parte alta scaricando notevolmente la spinta laterale.

ALTRI ACCORGIMENTI: dobbiamo tesare al massimo lo strallo e subito dopo la drizza del fiocco per ridurre al minimo la catenaria la cui troppa curvatura favorisce la spinta laterale.
Come fare? Si cazza prima il paterazzo che spostando un po' più verso poppa la testa dell'albero, favorirà la tensione dello strallo; poi si cazza a ferro la drizza del fiocco ricordandosi di allascare la scotta prima di queste operazioni.
Se si naviga molto a lungo sulle stesse mure, sarebbe opportuno armare una scotta di rispetto per il fiocco, in quanto lo sforzo prolungato potrebbe consumare oltre misura la scotta in tensione fino al punto di rottura; con la scotta di rispetto armata e tenuta un po' più lasca, siamo preventivamente in condizione di intervenire in tutta sicurezza.

Per governare senza sottoporre il timone ad eccessivi e prolungati sforzi e torsioni, evitiamo di navigare con una sola vela; con le due vele (ridotte) la barca non diventerà mai né troppo orziera né troppo poggera. Se il vento arriva a raffiche, l'unica scotta da allascare per controllare lo sbandamento e' quella della randa. Qualora le raffiche fossero più energiche del previsto, conviene anche orzare un po' per sventare il fiocco e poggiare subito dopo per riprendere velocità.

COME AFFRONTARE LE ONDE:

ANDATURA DI BOLINA: se andiamo di bolina e il vento e le onde hanno la stessa direzione, bisogna tenere il mare al mascone con una direzione rispetto a onde e vento di 45°, facendo in modo di orzare in po' all'arrivo del frangente e poggiare immediatamente dopo aver superato la cresta; con questa tecnica evitiamo sicuramente che lo scafo si traversi al sopraggiungere dei marosi e che la barca si trovi quindi nella condizione più pericolosa in assoluto. Se il vento e le onde hanno direzione diversa tra loro, e' necessario dare più importanza a come affrontare il mare e manovrare come prima descritto.
Qualora andando all'orza si perda troppa velocità, si dovrà poggiare in maniera più decisa per riacquistare l'abbrivio necessario nel minor tempo possibile.
Ogni skipper ricordi inoltre che e' sempre molto meno complicato e più intelligente poggiare di qualche grado, piuttosto che insistere con una andatura stretta alla lunga più stressante per equipaggio e attrezzature.

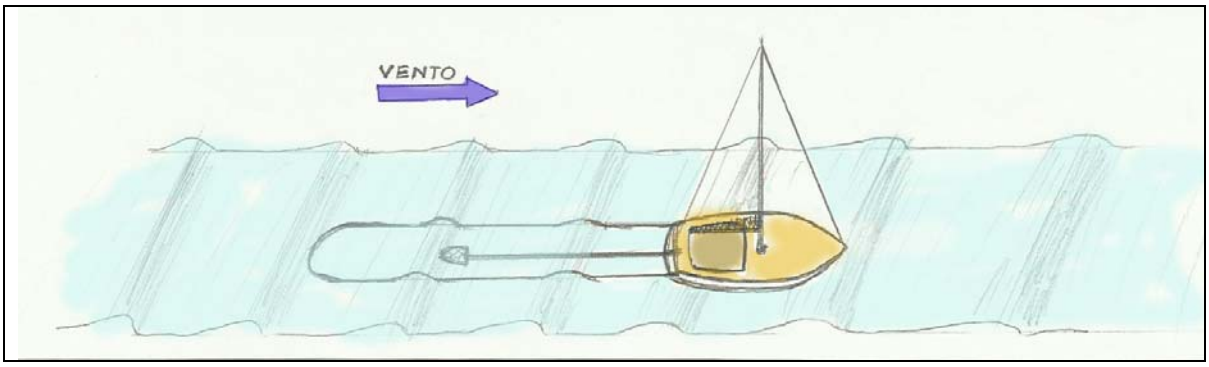
ANDATURA AL TRAVERSO: se il mare non presenta grandi frangenti, possiamo sicuramente tenere una andatura al traverso che ci permetterà una navigazione più rilassata che non di bolina.
Bisogna però fare attenzione alle notevoli rollate provocate dal passaggio dell'onda; farà al nostro caso una robusta ritenuta del boma.
Il rollio sarà invece più ridotto se al passaggio delle onde più grandi, noi poggeremo fino a presentare loro il giardinetto. Al contrario, all'arrivo di frangenti piuttosto maligni, orzeremo in anticipo, in modo da presentare loro il mascone.

ANDATURE AL LASCO E POPPA: il mare grosso in poppa. E' la "bestia nera" dei timonieri; a loro spetta molta maggiore attenzione che nei casi precedenti. E' in queste condizioni che si hanno le più grosse rollate, le straorzate ed ancora peggio le strambate cinesi.
Le straorzate vengono provocate da repentine rollate sottovento e si possono addomesticare soltanto poggiando molto energicamente all'inizio dello sbandamento, quando il timone fa ancora "presa" nell'acqua. La strambata cinese, comincia con una rollata sopravvento e si può evitare solo orzando in maniera più che decisa. Ad evitare che il timoniere si distragga voltandosi a guardate i frangenti in arrivo, sarebbe opportuno che una persona di equipaggio sia vicina a lui comunicandogli anticipatamente l'arrivo di onde più grandi. Nei casi più

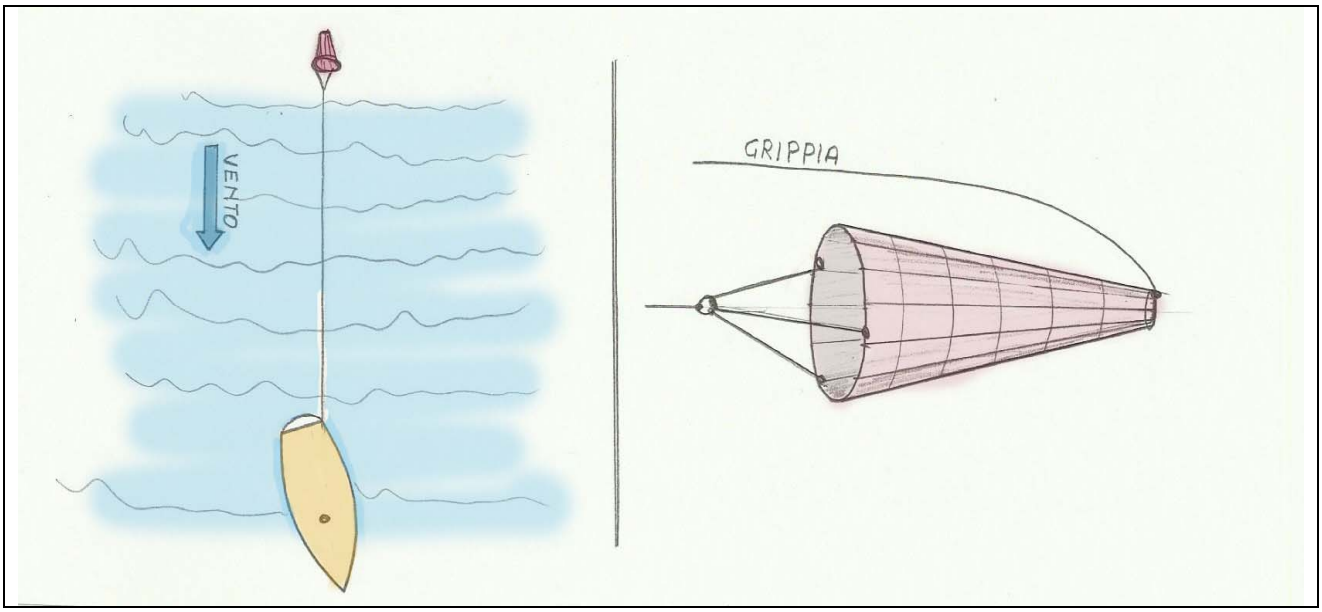
estremi, può rivelarsi decisivo ammainare completamente la randa e correre con quanta superfice sarà necessaria a prua. E' una tattica che abbiamo sperimentato con successo: per tre giorni e tre notti, in oceano atlantico, sotto un vento che variava dai 30 ai 35 nodi e non e' mai capitato di straorzare o strapoggiare a chiunque dei tre che si susseguivano al timone, nonostante un'altezza d'onda di circa 6 metri. Va detto peraltro che nel mare "nostrum" e più ancora in adriatico, la navigazione in queste condizioni richiede molta più attenzione in quanto, se e' vero che difficilmente si potranno riscontrare altezze d'onda di 6 metri, e' anche vero che un'0nda di 4 metri ci raggiungerà con una ripidità molto accentuata e una frequenza superiore sottoponendo barca e timonieri ad una fatica sicuramente più snervante. Aggiungo però che difficilmente per non dire mai, capiterà in Adriatico di avere 3 giorni e 3 notti di un vento di direzione ed intensità così costanti.
Due considerazioni: 1) va ricordato che nelle andature portanti, il vento apparente e' inferiore a quello reale per cui non va sottovalutato, ed e' bene mantenere a riva una superficie velica che sarebbe adatta a navigare di bolina larga con la stessa condizione meteo marina. 2) per capire quanto violento può essere l'urto di una data onda. Immaginate che la barca abbia esposto per errore la sua fiancata ad un grosso frangente. Qualora la barca stessa fosse di una lunghezza pari a 10 mt. Ed il suo bordo libero di 1,5 mt.., questa presenterebbe al mare una superficie di 15 metri quadrati; se il frangente fosse largo 1 metro, la "botta" totale sarebbe di 15 tonnellate. ***Riflettiamoci!!!***

FUGGIRE AL MALTEMPO: fino ad ora abbiamo analizzato situazione meteorologicamente avverse ma sostenibile per raggiungere l'atterraggio prestabilito o giù di lì. Vediamo ora quando non e' più possibile, ed il buon senso deve sempre prevalere, ci consigli di tenere una posizione di attesa con la massima sicurezza, aspettando che il grosso della perturbazione attraversi il tratto di mare su cui noi stiamo navigando, vediamo gli accorgimenti da adottare: la scelta della tattica da adottare, dipende dalle caratteristiche dell'imbarcazione che uno skipper armatore deve ben conoscere: sotto la spinta di un frangente, uno scafo dislocante con un baglio massimo contenuto e chiglia lunga, avrà un comportamento diverso da uno scafo planante di ampia larghezza e un moderno bulbo profondo e sottile. Il primo yacht presenta una notevole inerzia e resistenza a farzi spostare, il secondo tenderà a scarrocciare più velocemente e a ruotare sotto la pressione delle onde, così che perderà continuamente l'angolo con cui presentarsi in maniera ottimale al mare.
Fuggire al maltempo vuol dire mantenere una andatura molto larga con una velatura ridottissima o anche completamente a secco, attendendo che sia il maltempo ad allontanarsi.
E' ovvio che questa tattica va adottata in altura e cioè quando sottovento a noi non ci siano dei pericoli, quali scogli coste od altri ostacoli relativamente vicini.
Nel bel mezzo di una burrasca o burrasca forte (8-9 Beaufort), diviene spesso necessario frenare la velocità che la barca può assumere, anche nel caso in cui

abbiamo ammainati tutta la velatura, con il risultato a volte pericolosissimo di planare sulle cresta per poi precipitare letteralmente nel cavo dell'onda. Pensate che l'albero stesso, da solo, può presentare al vento una superficie di 2-3 metri quadrati che e' l'equivalente di una piccola tormentina e che in certi casi non e' la nostra aspirazione; con 50 nodi di vento, la spinta e' notevole. Uno dei sistemi più efficaci per rallentare la barca, e' quello di filare a poppa due cime delle quali una più lunga a doppino e l'altra, più corta, con alla sua estremità legata un'ancora galleggiante o un bugliolo o i remi del tender incrociati o comunque una qualsiasi zavorra.
Questo sistema permette di avere sempre uno dei due cavi in trazione, anche quando quello che si trova sulla cresta dell'onda, sospinto dal frangente, non trattiene più e libera la barca.
Un'altra delle proprietà di questo sistema d' che questi cavi filati, creano una turbolenza tale da attenuare, se non impedire, il rompersi delle onde.

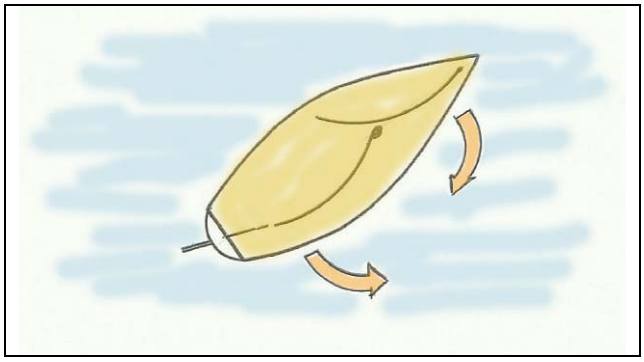


L'ANCORA GALLEGGIANTE: sulle barche di ultima generazione, quelle di dislocamento più contenuto e quindi con propensione maggiore allo scarroccio, un ancora galleggiante non dovrebbe mai mancare. Essa consiste in un cono di materiale tessile la cui bocca e' mantenuta aperta da una armatura rigida il cui funzionamento e' simile a quello di un piccolo paracadute o ad una manica a vento che ne indichi la direzione. Ce ne sono di diverse dimensioni e sono solitamente zavorrate in maniera tale da restare un poco immerse e lavorare sempre in piena efficienza. Nella sua parte posteriore c'e' una piccola apertura che consente il deflusso dell'acqua oltre che il mantenimento della posizione orizzontale e va filata per una distanza di 40-50 metri. Malata a lato dello specchio di poppa e assicurata ad una bitta di ormeggio, consente di mantenere il giardinetto e la prua nella direzione in cui soffia il vento, in maniera tale in maniera tale che la barca non si troverà mai eccessivamente sbandata.



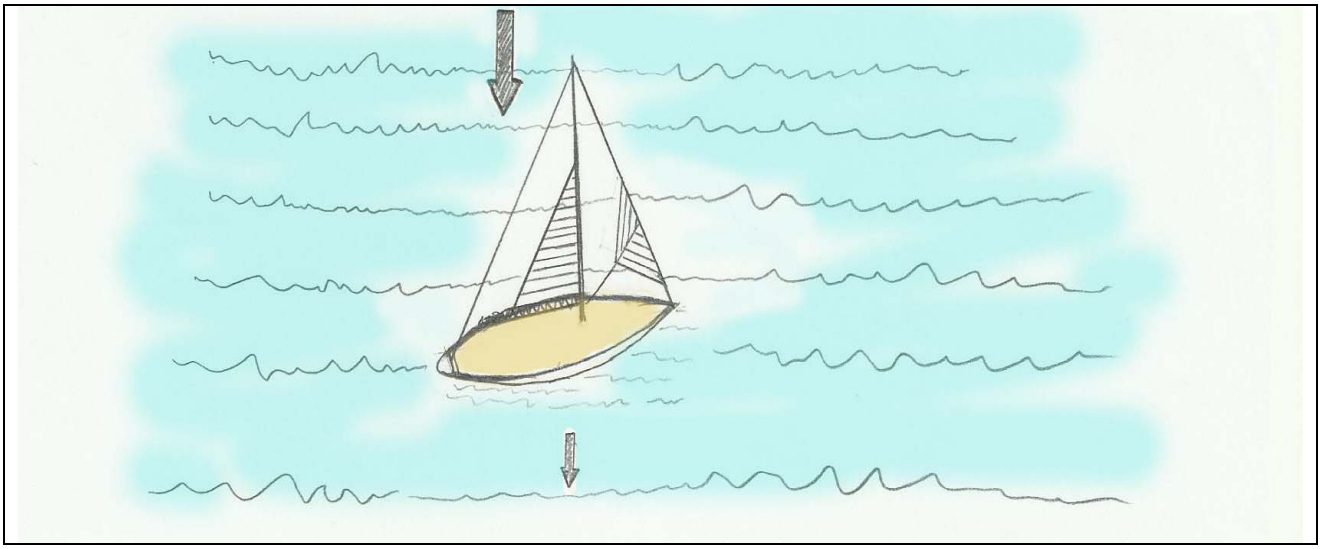
Per il suo recupero, e' consigliabile armare sulla parte più piccola del cono una grippia, in maniera tale che lo sforzo di questa azione venga attenuato.
In mancanza di un ancora galleggiante si possono utilizzare con buoni risultati alcuni parabordi legati tra loro e zavorrati con un piccolo ancorotto (quello del tender).

CAPPA FILANTE: prendere la cappa filante vuol dire mantenere quasi ferma la barca senza ammainare completamente la velatura e senza che questa sia completamente allascata.
Si effettua cazzando la randa sottovento, terzarolata con 2 o 3 mani e la tormentina o la trinchetta tenuta a collo sopravento. Il risultato e' quello di una andatura limitata in cui le vele così disposte annullano la forza propulsiva in maniera alternata. Il timone dovrà essere posizionato all'orza per aiutare la randa che, coperta dal fiocco, comincerebbe ad agire quando la barca sarà quasi al traverso, cosa che come abbiamo detto, e' una posizione alquanto pericolosa.



Generalmente gli sloop e i cutter tengono a riva tormentina e randa terzarolata, ketch e yawl trinchetta e randa di mezzana.

CAPPA SECCA: la barca è senza alcuna velatura e mantiene un suo equilibrio grazie solo alla resistenza aerodinamica opposta dall'alberatura e dall'opera morta. Quasi sempre la barca in cappa sessa, anche con il timone fissato all'orza, si posiziona col vento al traverso o prossima al giardinetto. Teniamo presente che dobbiamo considerare questa soluzione come ultimo rimedio di fronte ad un colpo di vento di rara violenza in quanto la barca viene in realtà lasciata a se stessa, ed il rollio risulterà molto più accentuato che nella cappa filante, dove la seppur minima velatura utilizzata ha anche funzione di maggiorare la stabilità laterale. Se siamo costretti ad utilizzare la cappa secca, e' opportuno filare del cavi di rimorchio da prua, in maniera tale da presentare il mascone ai frangenti anziché' la fiancata. Sia con la cappa secca articolata come sopra descritto che con la cappa filante, la barca durante il suo movimento sottovento, crea sopravento una zona di calma relativa, grazie alla remora che impedisce l'abbattersi dei frangenti.
Dobbiamo comunque agire sulla velatura o sui cavi filanti fin quando non troveremo la condizione più appropriata al tipo di imbarcazione sulla quale stiamo navigando. I sistemi descritti valgono per tutte le imbarcazioni a vela, ma ognuna di loro ha comunque bisogno di un suo trattamento in funzione del suo dislocamento, dei suoi slanci, del suo bordo libero, della sua lunghezza e larghezza al galleggiamento, delle sue appendici, della sua alberatura e così via.



Nel caso in cui una volta attrezzata la barca ad affrontare la burrasca da sola o con velatura ridotta, o a secco, o con cavi filanti di prua, o con ancora galleggiante, e' consigliabile assicurare la barra o la ruota del timone con dei robusti elastici anziché con cime in estensibili, per consentite leggeri movimenti alla pala quanto basta per alleggerire enormemente lo sforzo di improvvise spinte laterali o rinculi dello scafo; dopodiché tutti sotto coperta ad aspettare che il peggio passi; e il peggio passa ! ! !
Una ultima considerazione: il maltempo non dovrebbe mai sorprenderci troppo vicino alla costa, ma se ciò avvenisse, a meno di non essere più che certi di raggiungere in sicurezza un ridosso conosciuto, mettiamo sempre la prua al largo. La fiducia sulla

propria imbarcazione e' una delle condizioni principali di un navigante; la cronaca, la storia, la letteratura, ci narrano che e' decisamente maggiore il numero di barche andate distrutte lungo le coste nel tentativo di raggiungerle, piuttosto che quelle che raggiungono l'alto mare affrontando la tempesta.

NAVIGARE CON LA NEBBIA: trovarsi in mezzo ad una forte burrasca e' sicuramente tra le situazioni più dure e difficili per un marinaio professionista, figuriamoci per un diportista anche se esperto; però non e' il solo caso in cui dimostrare la propria preparazione.
Personalmente, considero la nebbia una insidia ancora più pericolosa di una burrasca ma questa e' solo una mia opinione. Cionondimeno la nebbia e' uno spauracchio temuto e quindi da non sottovalutare solo perché si dispone a bordo di attrezzature elettroniche ausiliarie per la navigazione in queste condizioni. Vorrei ricordare che una visibilità inferiore al mezzo miglio non e' più foschia, e' nebbia; man mano che la visibilità si riduce fino a 200 metri, si passa alle condizioni di nebbia densa, fino ad arrivare alla navigazione nei banchi di nebbia fitta: visibilità zero metri.
La nebbia si crea per raffreddamento dell'aria più prossima alla superficie terrestre la cui conseguenza e' la condensazione dell'umidità in essa contenuta. Le cause di questo raffreddamento sono diverse: aria calda ed umida che transita sopra ad una aria più fredda, calore che si perde durante la notte (nebbia da radiazione) o spostamento di grandi masse di aria verso latitudini più alte (tipico della nebbia associata allo scirocco). Questa forma di condensazione avviene in regime di venti deboli o assenti, per cui chi naviga a vela, oltre la scarsa, pessima o nulla visibilità, si trova anche in situazione di manovrabilità limitata o niente affatto manovriera. E' arrivato il momento di ammainare le vele e procedere con il motore a basso regime.
Le sensazioni che si possono provare navigando in queste condizioni, vanno dal timore, alla paura, al terrore, all'angoscia specie se siamo sorpresi improvvisamente nei pressi di una costa. Che questa costa poi sia conosciuta o sconosciuta non ha più alcun valore; diventa uno dei grossi pericoli da evitare. E' quindi importante conoscere sempre la nostra posizione ed avere cura di riportarla sulla carta nautica con frequenza regolare, in quanto fidarsi solo del GPS può a volte non bastare. Ci sono poi delle regole che si impongono per prevenire gli abbordi in casi di nebbia: l'uso dei segnali acustici (tabella di seguito riportata); velocità ridotta da permettere di evitare qualsiasi ostacolo; tenere a prua una persona di vedetta; riflettore radar ad una altezza di almeno 3 metri dalla coperta; fanali di via sempre accesi compreso il testa d'albero anche di giorno; controllo continuo dell'eco scandaglio.

TIPO DI IMBARCAZIONI	SEGNALE ACUSTICO	FREQUENZA DEL SEGNALE
A VELA	3 FISCHI IN SUCCESSIONE 1 PROLUNGATO - 2 BREVI	OGNI 2 MINUTI
A MOTORE	1 FISCHIO PROLUNGATO	OGNI 2 MINUTI
NAVE ALLA FONDA	CAMPANA PER 5 SECONDI	OGNI MINUTO
NAVE INCAGLIATA	3 COLPI BREVI DI CAMPANA SEGUITI DA SUONO DI CAMPANA DI 5 SECONDI, POI ALTRI 3 BREVI COLPI	OGNI MINUTO
NAVE CHE RIMORCHIA	1 FISCHIO PROLUNGATO 2 FISCHI BREVI	OGNI 2 MINUTI
NAVE RIMORCHIATA	1 FISCHIO PROLUNGATO 3 FISCHI BREVI	OGNI 2 MINUTI

BUON VENTO E FELICI VACANZE A TUTTI.

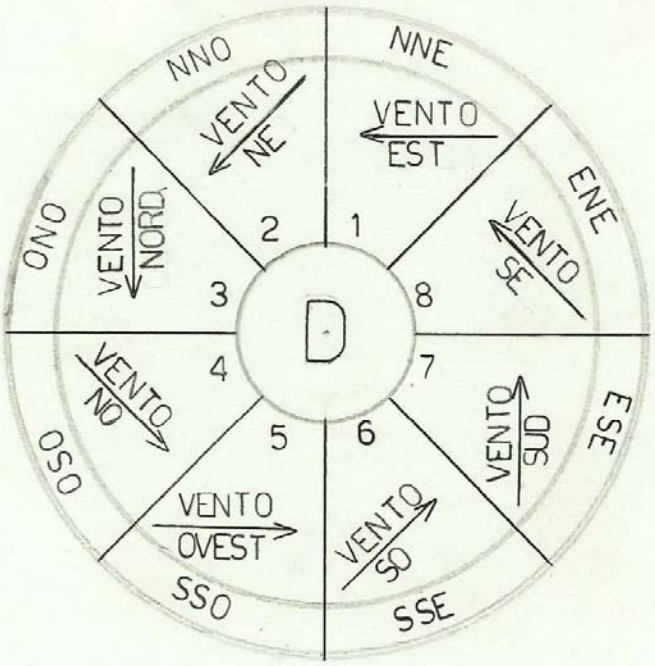
N.B. – <u>NELLE DUE PAGINE SUCCESSIVE SONO RIPORTATE "*PREZIOSE TABELLE*"</u>

FUGGIRE AD UNA DEPRESSIONE
(EMISFERO NORD)

Pur non essendo un metodo infallibile, la tabella sotto presentata aiuta se non altro a non peggiorare la nostra situazione. L'esposizione si basa sulle caratteristiche di una depressione standard, semplificando questo esercizio a livello scolastico.
Lo scopo e' di esporre alcune nozioni, che molto raramente nella realtà si verificano così precise. In ogni caso avremo dei riferimenti certi, nella "confusione" dei fenomeni meteo.

COME USARE LA TABELLA

Le opzioni di rotta per allontanarsi dalla depressione vanno applicate a seconda di dove ci troviamo.



SITUAZIONE PRESENTE						
N. CASI	DIREZIONE DEL VENTO REALE:	RISPETTO AL CENTRO DELLA DEPRESSIONE VI COLLOCATE A:	RISPETTO A VOI IL CENTRO DELLA DEPRESSIONE SI TROVA QUINDI A:	LA VOSTRA SITUAZIONE ATTUALE E' TEORICAMENTE LA SEGUENTE:	LA VOSTRA PROSSIMA SITUAZIONE:	RESTANDO FERMI IL BAROMETRO DOVREBBE ESSERE:
1	EST	N - N - E	S - S - O	IL CENTRO DELLA D. PASSA A SUD MA PUO' RISALIRE VERSO DI VOI	CASO 2 POI 3	UN PO IN DISCESA POI STAZIONARIO POI IN SALITA
2	NORD-EST	N - N - O	S - S - E	"D" SI ALLONTANA IL TEMPO E' A VOSTRO FAVORE (A)	CASO 3	IN SALITA PIU' O MENO RAPIDA SECONDO LA DISTANZA DEL CENTRO "D" (depress.)
3	NORD	O - N - O	E - S - E	ABBIATE PAZIENZA IL BEL TEMPO E' IMMINENTE	FUORI DALLA DEPRESSIONE (A)	COME IN 2 MA PIU' RAPIDA
4	NORD-OVEST	O - S - O	E - N - E	SIETE NELLA SCIA DELLA "D" CHE SI STA ALLONTANANDO. (A)	FUORI DALLA DEPRESSIONE (A)	COME IN 2 MA ANCORA PIU' RAPIDA
5	OVEST	S - S - O	N - N - E	SIETE VICINO AL F.F. (FRONTE FREDDO), TENZIONE AL SALTO DI VENTO	CASO 4	IN SALITA SE IL F.F. E' PASSATO, STABILE ASPETTANDO.
6	SUD-OVEST	S - S - E	N - N -O	SE NON E' ANCORA ARRIVATO IL F.F. NON TARDERA' MOLTO	CASO 5 POI4	STAZIONARIO PRIMA DEL SAGGIO DEL F.F.
7	SUD	E - S - E	O - N - O	DOVRESTE ESSERE NELLA ZONA DEL F.C. (FRONTE CALDO)	CASO 6 POI 5 POI 4	IN LENTA DISCESA POI COME 5 E 6
8	SUD-EST	E - N - E	O - S - O	SIETE SULL'ASSE DI SPOSTAMENTO DELLA "D"	CASO 7 POI 6 POI 5	DISCESA RAPIDA SEGUITA DA SALITA ALTRETTANTO RAPIDA

NOTE ALLA TABELLA

(A) - TRANNE NEL CASO IN CUI UN'ALTRA DEPRESSIONE SEGUA CONTEMPORANEAMENTE QUELLA DA CUI SIAMO INTERESSATI. Ciò E' ABBASTANZA FREQUENTE:BOSOGNA RICOMINCIARE DA CAPO.
(B) - A MENO CHE NON ARRESTI IL SUO CAMMINO VERSO N.E., MA NON SAREBBE PIU' INA DEPRESSIONE "IDEALE".
(C) - SI TRATTA DELL'ANDATURA E DELLE MURA AL MOMENTO DELL'ANALISI. NEL CORSO DELLE ORE SEGUENTI L'AVANZARE DELLA BARCA E LO SPOSTAMENTO DELLA DEPRESSIONE MODIFICHE-RANNO I PARAMETRI, IMPONENDO NUOVE SCELTE.
(D) - ANDATURA CHE Può COMPRENDERE LASCO E GRAN LASCO.
(E) - NELLE REGIONI ATLANTICHE EUROPEE LE DEPRESSIONI SI SPOSTANO AD UNA VELOCITA' CHE VA DAI 15 AI 25 NODI. PRIMA IN DIREZIONE **ENE**, POI **NE** (A VOLTE **NNE**)
(F) - NEI LIMITI DEL POSSIBILE E' SEMPRE MEGLIO PROSEGUIRE CHE PRENDERE LA CAPPA.

OPZIONI TATTICAMENTE POSSIBILI

SE DECIDETE PER LA FUGA CON VENTO IN POPPA (C):	SE NAVIGATE AL LASCO MURE A SINISTRA (C):	SE NAVIGATE DI BOLINA MURE A SINISTRA (C):	SE NAVIGATE AL LASCO MURE A DRITTA (C):	SE NAVIGATE DI BOLINA MURE A DRITTA (C):	OPZIONI TATTICHE MENO SFAVOREVOLI (C) :	N. CASI
SEGUITE UNA ROTTA PARALLELA ALL'ASSE DI SPOSTAMENTO DELLA DEPRESSIONE (CHE SI ALLONTANA VERSO EST) RITARDANDO INUTILMENTE L'ARRIVO DELLA CALMA	VI STATE DIRIGENDO VERSO IL FUTURO CENTRO **D**. LA SITUAZIONE PEGGIORERA' NELLE PROSSIME ORE.	AFFATICATE LA BARCA E L'EQUIPAGGIO, AVVICINANDOVI ALLA ROTTA SEGUITA DALLA DEPRESSIONE.	E' SICURAMENTE LA TATICA MIGLIORE PER CERCARE DI SCAPPARE DA QUESTA DEPRESSIONE "IDEALE" . ESSA SCIVOLERA' A SUD-EST RISPETTO A VOI; IL BAROMETRO SALIRA' REGOLARMENTE, IL VENTO E IL MARE SI CALMERANNO PROGRESSIVAMENTE (A)		GRAN LASCO (F) MURE A DRITTA	1
				QUESTA SCELTA VI ALLONTANA DAL CENTRO DELLA DEPRESSIONE, MA PIU' A FATICA CHE IL LASCO E CON VENTO APPARENTE PIU' FORTE.	LASCO MURE A DRITTA	2
	PROLUNGATE UNA SITUAZIONE CHE POTREBBE IN PRINCIPIO MIGLIORARE. PEGGIO ANCORA SE LA **D** DIVENTA STAZIONARIA VI DIRIGETE VERSO IL CENTRO.	SEGUITE UNA ROTTA PARELLELA ALLA PERTURBAZIONE			LASCO (D) MURE A DRITTA	3
SEGUITE LA SCIA DEL F.F. E DEI VENTI FORTI		PROLUNGATE UNA SITUAZIONE CHE POTREBBE MIGLIOR			LASCO (D) MURE A DRITTA	4
PRECEDETE O ACCOMPAGNATE LE RAFFICHE DEL F.F.		ATTENZIONE ALLA FORZA DEL VENTO APPARENTE SOTTO IL F.F.			LASCO (D) MURE A DRITTA	5
IL F.F. ARRIVA SU DI VOI; VI RITROVERETE NEI CASI 5 E 4	COME SOPRA CON IL PASSAGGIO DEL F.F. COME APERITIVO	ANDATE DRITTI INCONTRO AL F.F. E ALLE SUE RAFFICHE CHE A QUESTA ANDATURA SARANNO PIU' FORTI			LASCO MURE A DRITTA	6
VI STATE DIRIGENDO VERSO IL FUTURO CENTRO DELLA DEPRESS.	VI ALLONTANATE DAL CENTRO **D**, ANDANDO VERSO IL F.F.			BUONA SCELTA VI ALLONTANATE DALLA PERTURBAZIONE	BOLINA (F) MURE A DRITTA	7
IL CENTRO DELLA DEPRESSIONE STA PER PASSARE SU DI VOI	FATE ROTTA VERSO IL CENTRO DELLA DEPRESSIONE	POTETE SCAPPARE AL CENTRO **D**, MA NON AI FRONTI		FORSE SFUGGIRETE AL CENTRO MA NON AI FRONTI.	GRAN LASCO (F) MURE A DRITTA	8