

 **Precauzioni
di fronte al massimo imprevisto**

NOT ALL IS LOST

di Roberto Neglia

*Perdere il bulbo è un evento traumatico e per fortuna
assai poco frequente, legato perlopiù al mondo delle
competizioni a vela. Eppure dall'esperienza di chi l'ha vissuto
possiamo trarre molti insegnamenti sulla sicurezza.
Anche per chi naviga con una barca a motore.*

L'abbandono della barca per capovolgimento in seguito alla perdita del bulbo è senza dubbio l'evento più traumatico che possa capitare. E per fortuna anche abbastanza raro, anche se qualche recente caso ha fatto molto scalpore. Al di là di ogni considerazione tecnica, ingegneristica, progettuale e relativa a fisica della vela, quello che vogliamo capire è come affrontare una situazione così estrema e ricavarne elementi e informazioni utili a tutti coloro che navigano. Sia con un'unità a vela, sia a motore. Partiamo dunque da due storie felicemente concluse. Una recente, il rovesciamento del solitario Matteo Miceli in pieno Atlantico, per cause tecniche ancora da accertare, l'altra, più indietro nel tempo (2005), del costruttore di imbarcazioni Riccardo Capociuchi. Da entrambi i racconti possiamo ricavare molti dettagli e indicazioni utili su come prepararsi ad affrontare un imprevisto, anche il più grave. Matteo Miceli sta risalendo l'Atlantico

quando è ormai a 4/5 della sua fatica, il giro del mondo a vela, senza scalo, in solitario e in piena autosufficienza alimentare ed energetica. E' nella zona del Pot au Noir, la cosiddetta zona di convergenza equatoriale, notoriamente caratterizzata da venti deboli e di direzione instabile. C'erano state le burrasche dell'Indiano e del Pacifico, il passaggio a Capo Horn e tutto era andato più o meno liscio. Passato l'Equatore il vento s'era messo di bolina, ma nulla di anomalo. E' invece il pilota a dare qualche problema. "Dopo averlo resettato mi ero appena rimesso in rotta", racconta Matteo, "mentre la barca stringeva il vento e cazzavo le vele. Poi sono andato sottocoperta. Improvvisamente ho sentito un forte rallentamento, cui è seguito un movimento di sbandamento, dolce, ma sempre più marcato. Per prima cosa ho subito chiuso l'ingresso, per evitare l'allagamento". La barca è comunque una cellula di sopravvivenza, tutti lo abbiamo imparato dalla tragica regata del Fastnet del 1979. Quando si è capovolta, però, tutto è finito sottosopra. O meglio, quasi tutto, perché a seguito di una precisa preparazione, tutte le attrezzature di sicurezza erano collocate in un posto specifico e ben assicurate: telefono satellitare, vhf portatile, epirb, cerata di sopravvivenza.





VHF e telefono satellitare contribuiscono in maniera determinante alla pronta attivazione dei soccorsi. E' fondamentale che siano stagni, ben fissati, sempre al loro posto, facilmente raggiungibili anche in caso di allagamento o capovolgimento. Tutti gli oggetti più pesanti, a cominciare dalle batterie, dovrebbero essere saldamente assicurati.



“Erano tutte lì dove dovevano essere e avrei potuto trovarle anche al buio. Questo ti trasmette da subito una sensazione di controllo della situazione e di sicurezza che ti aiuta a mantenerti lucido”. Ecco una prima lezione importante.

La seconda osservazione riguarda le modalità di rovesciamento. L'ECO40 su cui navigava Matteo, un Class40 da regata oceanica, aveva una piattaforma inerziale posizionata proprio all'altezza della chiglia, che per motivi di ricerca scientifica ne monitorava i dati dell'impatto con il mare, riportando velocità e altezza delle onde. Da questi dati, successivamente recuperati, si vince l'improvviso rallentamento e il moto di sbandamento fino al totale capovolgimento, che evidenzia un movimento molto più dolce di quanto non si potrebbe immaginare. Un episodio analogo



di sfilamento del bulbo dalla sua sede è accaduto al largo di Trieste nel 2010 al Cookson 40 “Marnariello”. In questo caso l'equipaggio, che era tutto in coperta, è riuscito ad arrampicarsi sull'opera viva per poi essere raccolto da alcuni pescatori croati. Dunque in queste circostanze non c'è una vera e propria botta, ma neanche il tempo per qualsiasi intervento. “Mi sono subito reso conto di quanto fosse stato importante prevedere una sacca con i principali strumenti in tenuta stagna”, spiega a proposito Matteo Miceli. “Appena uscito dal portellone di poppa (obbligatorio su questa categoria di barche) ho potuto attivare l'Epirb e inviare una chiamata con il telefono satellitare. Per me oggi quest'ultimo è uno strumento indispensabile per la navigazione d'altura, oltre che assolutamente accessibile in termini di costi”. Con il telefono è stato possibile avvisare a terra della disavventura occorsa e ricevere dalla centrale operativa della Capitaneria di porto di Roma l'indicazione del nome della nave cargo che nel frattempo era stata già dirottata

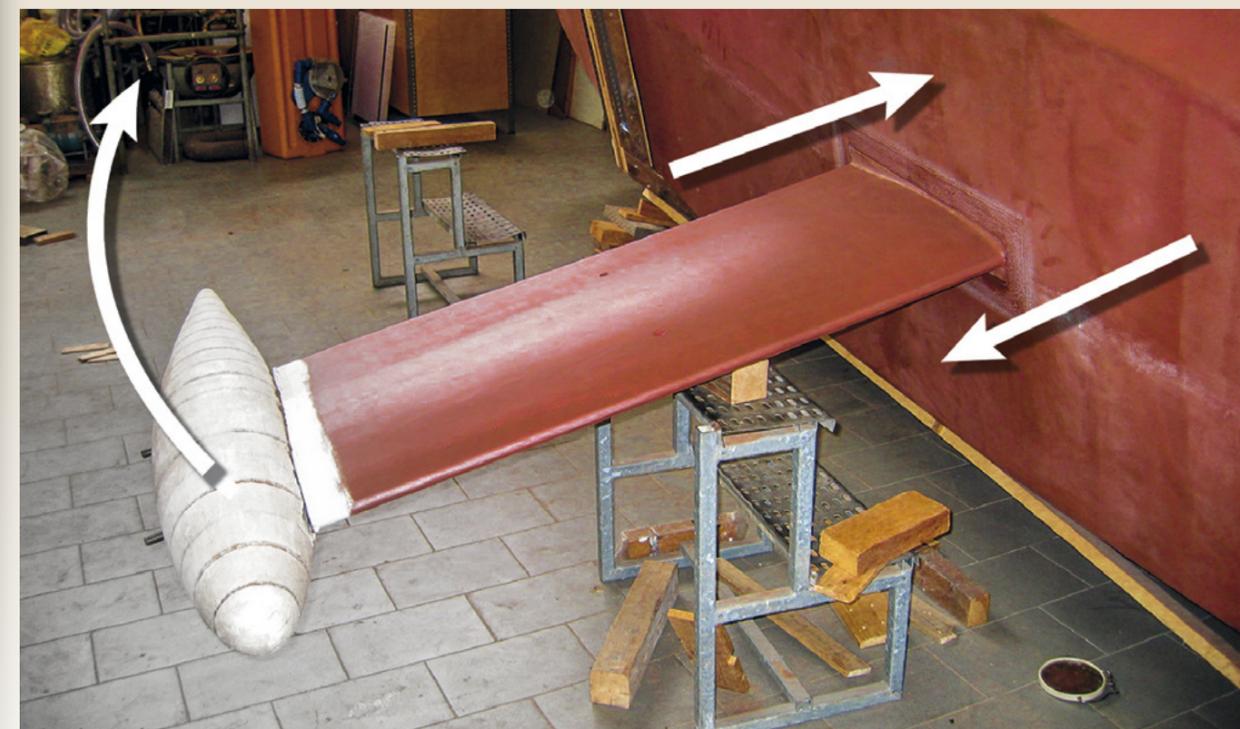


sul punto nave indicato dall'Epirb. “Così con il vhf portatile ho iniziato a chiamare il cargo solo quando avevo la certezza che fosse già a portata di segnale”, aggiunge Matteo, “senza sprecare le batterie”. Il posizionamento a poppa della zattera di salvataggio è l'altra indicazione utile che possiamo ricavare. “Mi ha consentito di aprirla subito e facilmente”. Quindi con una certa calma il naufrago si è potuto dedicare a raccogliere attrezzature supplementare da portarvi sopra. Nel tempo di arrivo dei soccorritori ha avuto anche la tranquillità e il tempo di posizionare un tracking, legandolo al piede del motore, per poter mantenere un tracciamento del relitto. Non a caso la barca non è stata tecnicamente “abbandonata”, ma è stato raggiunto un accordo con l'assicurazione, che ha liquidato il danno lasciando al proprietario l'onere del recupero. E dopo il recupero, oggi è già tornata in Italia su un cargo via Brasile. Anche la parte amministrativa ha il suo interesse. In questo caso Miceli ha fatto una denuncia di evento straordinario alla stessa Capitaneria italiana, il che comporta dopo un certo periodo di tempo la dichiarazione della perdita presunta dell'unità. Quindi ha comunicato, sempre all'Autorità marittima, il successivo ritrovamento del relitto. Lo sbulbamento di Riccardo Capociuchi avviene sempre in una condizione di competizione, ma stavolta nei mari di casa. Siamo alla “Roma per Due” la celebre transtirrenica

Passata la paura...

Una delle cose più importanti nel caso di urti con scogli, corpi sommersi o anche incagliamenti e la verifica dello scafo. Appena possibile si deve scendere sotto coperta per controllare che non ci siano vie d'acqua. Il fatto che nella maggior parte dei casi si creano solo per incidenti molto gravi però non ci deve far cullare su false certezze. Una volta giunti a terra è bene mettere la barca a secco per un'ispezione approfondita. E questo vale tanto per una carena a motore, quanto per una a vela. Per quest'ultima c'è l'aggravante del braccio di leva offerto dalla stessa pinna di zavorra. In caso di un urto frontale contro un corpo la parte anteriore tende a staccarsi, ancora più deleterio può essere l'effetto della parte posteriore, che tenderà a comprimere lo scafo nella zona di giuntura. Durante l'ispezione della carena è

consigliabile lasciare la barca sospesa sulle fasce, senza lasciarla poggiare sui tacchi. Ricordiamo il recente affondamento a est-sud-est della Nuova Scozia del First 40 “Cheeki Rafiki”, causato dal distacco della pinna. Nell'incidente persero la vita quattro persone. Secondo il rapporto pubblicato da parte della Marine Accident Investigation Branch (IAMB) la causa fu dovuta all'indebolimento delle strutture a seguito di successivi danneggiamenti avvenuti nel tempo. La commissione d'inchiesta, pur ribadendo i limiti dovuti all'impossibilità di poter studiare direttamente il relitto dell'imbarcazione, ha infatti ipotizzato che il distacco potrebbe essere dipeso dai ripetuti danni avvenuti in seguito a diversi incagliamenti e alle conseguenti riparazioni. Dopo pochi giorni dalla partenza lo skipper aveva denunciato all'armatore la presenza di infiltrazioni d'acqua dalla carena.



Il pericolo più grave di un impatto del bulbo è l'effetto sulla parte posteriore dello stesso, che tenderà a comprimere lo scafo nella zona di giuntura, fino a causare la fessurazione del laminato. I danni conseguenti, come mostrano le immagini, possono essere molto estesi.



in doppio, da Riva di Traiano (Civitavecchia) a Lipari e ritorno. Nel cuore della notte il DOD 40 "Isigò" naviga a 10 nodi di bolina larga. La velatura è ridotta a causa del vento fresco e lo skipper procede con due mani di terzaroli alla randa e la trinchetta. Il co-skipper riposa sottocoperta. La barca è in testa al suo gruppo e quindi viene spinta al massimo per incrementare il vantaggio. Verso le 02:30 del mattino un colpo improvviso la scuote fortemente. "Mi trovavo al timone e mi è sembrato di aver preso in pieno uno scoglio", racconta Riccardo, "e immediatamente mi sono ritrovato catapultato al di là della ruota, nel centro del pozzetto e con una spalla lussata". L'impatto stavolta c'è ed è stato talmente duro "che la base dell'albero è uscita dalla sua sede". In quei momenti - è difficile capire se si tratta di istanti o minuti - le prime sensazioni sono un affastellarsi di immagini. Riccardo era legato con la cintura di sicurezza e lo ricorda bene perché il primo istinto è stato proprio quello di attaccarsi al suo cordo-



La presenza di salvagente e cinture di qualità è indispensabile e la dotazione di uno sgancio rapido lo è altrettanto. Fondamentali per la navigazione notturna e con mare agitato sono anche le life line, che possono essere anche in fettuccia. Avere un salvagente supplementare sul fondo del pozzetto, libero è pronto al lancio, dà una sicurezza in più.

ne ombelicale per rialzarsi. Altrimenti avrebbe rischiato di essere sbalzato in mare. "Una delle regole d'oro", commenta. Prima ancora di fare mente locale su quanto fosse accaduto nota che la barca comincia a sbandare. "Nel giro di una decina di secondi era a 90°, poi si è capovolta e mi sono trovato sott'acqua, con il pozzetto sopra la testa, come nei giochi da bambini sotto il canotto rovesciato". Ma con una non sottile differenza: in questo caso manca la bolla d'aria con cui respirare. In questa condizione la cintura può diventare un pericolo, trattenendo il naufrago in immersione. "Riuscire subito a sganciarla è stata una salvezza, me ne ricordo sempre quando disegnando una barca si deve decidere dove posizionare gli anelli di fissaggio", commenta, "ma anche quando scelgo cinture e moschettoni: sempre senza badare a spese". A quel punto il naufrago



go si arrampica sulla barca capovolta e inizia a battere per capire se il suo compagno stava bene e così era. Ora gli è anche evidente l'accaduto: il bulbo si è staccato di netto, probabilmente a causa dell'impatto con un corpo semisommerso. Due giorni dopo sarà avvistato un container alla deriva nella stessa area di

mare dell'incidente, il che rende plausibile la dinamica dell'incidente. La seconda considerazione di questa storia riguarda dunque l'attenzione che occorre nel procedere, anche in acque nostrane, quando si naviga durante la notte. Se non container, fatto certamente raro, si possono incontrare corpi galleggianti di vario tipo, come tronchi o, ahinoi, bombole e perfino elettrodomestici. Se lo si fa con una barca a motore si deve procedere sempre in modalità dislocante e a velocità moderata. Un'altra considerazione riguarda la dinamica immediatamente successiva all'incidente. Anche Riccardo racconta di una barca che non si corica di colpo, ma che sbanda dolcemente. Poiché il DOD40 è dotato di ballast (casse di zavorra liquida), collocati sui fianchi dello scafo, quando quello pieno d'acqua supera la verticale sul mare inizia a spingere la barca nel senso del ribaltamento. Dunque lo scafo inizia a sbandare sempre di più, finché l'albero tocca l'acqua e si ferma qualche istante grazie all'azione delle vele, che fanno

mente. Poiché il DOD40 è dotato di ballast (casse di zavorra liquida), collocati sui fianchi dello scafo, quando quello pieno d'acqua supera la verticale sul mare inizia a spingere la barca nel senso del ribaltamento. Dunque lo scafo inizia a sbandare sempre di più, finché l'albero tocca l'acqua e si ferma qualche istante grazie all'azione delle vele, che fanno

Nelle costruzioni sottovuoto moderne il rapporto fra il peso della scocca e la spinta positiva dell'anima del sandwich spesso consente allo scafo di rimanere a galla.



a galla". E infatti "Isigò" rimane capovolto fuori dall'acqua per circa 60 centimetri. A questo punto è possibile fare notare le differenze con il naufragio di Matteo, avvenuto esattamente 10 anni dopo, quando le tecnologie, anche le consapevolezze, sono diverse. A cominciare dal concetto di Grab Bag, la borsa stagna con le dotazioni di emergenza da affiancare alla zattera di salvataggio e che ora fa parte dell'offerta dei dispositivi di sicurezza. "I nostri strumenti, epirb, vhf portatile, gps, erano tutti all'interno", ricorda Riccardo, "inoltre non avevamo telefoni satellitari". Ora navigo con un set di strumenti stagni sempre a portata di mano e in pozzetto. Il suo co-skipper Isidoro Santececca poteva utilizzare parte dell'attrezzatura non danneggiata dall'acqua solo dall'interno. Soltanto per ritrovare e attivare l'Epirb c'è voluto parecchio tempo. Ora abbiamo un uomo sopra il guscio rovesciato, assicurato al piedino del motore con la cintura di sicurezza, e uno sotto. In queste condizioni è possibile uscire, è consi-

resistenza, quindi accelera e si mette a testa in giù. E andata così? "Corretto". Prima di questo momento, a parte assicurare se stessi, non c'è modo e tempo di fare nulla? "Direi di no". Ora abbiamo il guscio rovescio, innanzitutto perché non è andato subito a fondo? "Intanto" – ci spiega Riccardo che come detto è anche un costruttore – "facilmente al suo interno può rimanere una bolla d'aria. Ma soprattutto perché le unità da regata come quella su cui navigavo o quella di Miceli e comunque tutte quelle costruite in sandwich, realizzate sottovuoto (e ancor di più se realizzate in carbonio) oltre a essere leggere, hanno una spinta derivante dall'anima usata nel laminato, maggiore del loro peso. Una volta persa la chiglia, nel mio caso circa 1.800 chilogrammi, stanno



Un sistema di fissaggio della zattera che non la intrappoli è essenziale. L'adozione della Grab bag, la borsa stagna separata con le dotazioni, (pagina a fianco) rende l'autogonfiabile più leggero e facile da maneggiare.

In caso di recupero

Ci sono molte leggende sul compenso per il recupero di una barca. Ma le norme in materia sono abbastanza chiare. L'assistenza e il salvataggio dell'unità, che non siano effettuati contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, danno diritto, entro i limiti del valore dei beni assistiti o salvati, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonché, ove abbiano conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso. In mancanza di un accordo sarà stabilito da un giudice, in ragione del successo ottenuto, dei

rischi corsi dall'unità soccorritrice, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, delle spese generali dell'impresa se la nave è armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso; nonché del pericolo in cui versavano i beni assistiti o salvati e del valore dei medesimi. Il soccorso alle persone è ovviamente obbligatorio. Anche in caso di recupero di un relitto abbandonato va sfatata la credenza di un immediato diritto al possesso. Va denunciato all'Autorità marittima che, solo in caso di mancata rivendicazione da parte del proprietario, provvederà a una messa all'asta.



Durante la navigazione notturna è sempre opportuno avere una strobo (foto sotto a sinistra) legata al braccio.

che stagne. "La mia sfortuna fu che quella che maneggiavo per controllare la regolazione delle vele mi era da poco caduta in mare. Lì per lì non ci avevo dato troppo peso, ma quando mi sono visto passare relativamente vicino gli altri concorrenti senza riuscire a farmi vedere mi sarei mangiato le mani". Il rumore del mare e del vento e soprattutto il fatto che questo spirasse in senso contrario ha infatti reso vano ogni richiamo alla voce. Utili in questo senso anche le piccole luci stroboscopiche da applicare alla cerata, con attivazione automatica se si cade in acqua. Dopo lo shock e la conseguente reazione adrenalinica, quando la situazione si stabilizza arriva la

botta di freddo. Per carità, non siamo né a latitudini meridionali, né in pieno inverno, ma rimanere bagnati di notte è comunque dura. Mentre Riccardo l'ha dovuta affrontare così come era caduto in mare, Matteo aveva a disposizione una protezione termica insieme con le dotazioni di emergenza. "Come sempre gli incidenti generano nuovi standard e nuove consapevo-

lezze. La nuova classe istituita nell'ambito della regata cui partecipavamo, la "Roma per 1", prevede che tutti i solitari iscritti debbano essere in possesso della visita medica agonistica, muniti di una patente per la navigazione senza limiti dalla costa (normalmente non richiesta per le gare sportive), aver

conseguito con esito positivo il corso di sicurezza e sopravvivenza riconosciuto dall'ISAF e frequentato un corso sulla gestione del sonno. "A livello personale", aggiunge Capocicchi, "oltre a quanto detto, inserirei il telefono satellitare fra le dotazioni di bordo".



gliabile entrare? "Quando è emerso che non stavamo immediatamente affondando, che stavamo entrambi bene e dopo essere riuscito a rimettere in sesto la spalla, è stato possibile provare a ragionare e mi si è posto il problema", racconta ancora Riccardo. Ripassando mentalmente un po' di conti sugli elementi costruttivi della barca riesce a mettere a fuoco che l'anima acquistata per stratificare il sandwich del laminato di scafo e coperta contava un volume pari a un numero di litri assai maggiore del peso della scocca. La carena privata del bulbo doveva quindi stare a galla anche a prescindere dalla presenza di una bolla. Da qui il suggerimento dato al compagno di aprire la presa a mare del lavello della cucina per far filtrare e rinnovare l'aria a sua disposizione. Vano invece, ogni tentativo di utilizzare la

zattera, che era alloggiata in un gavone del pozzetto. La sua spinta di galleggiamento è tale che, se lo scafo si capovolge e si trova a spingere contro il fondo del gavone divenuto soffitto, è impossibile da trascinare verso il basso per liberarla. E ogni tentativo, votato all'insuccesso e finisce solo per sfiancare pericolosamente chi lo effettua. Altra informazione utile. In questo senso il posizionamento sulla poppa o sulla tuga sembrano i più corretti. Quando si procede di notte si deve sempre avere in tasca una torcia. Oggi sono sempre più leggere e potenti, oltre