

CONTENUTO

- 5 Prefazione
- 7 Introduzione
- 9 1. I compiti del comandante
- 14 2. Programmare una crociera
- 18 3. Manovre con l'ancora
- 22 4. Manovre a motore
- 26 5. La navigazione
- 29 6. Il punto nave
- 31 7. Il tempo peggiora
- 37 8. Uso della radio e richiesta di soccorso
- 39 9. Comportamento in porto e in rada
- 43 10. Navigare di notte
- 47 Conclusioni
- 49 Appendice
- 55 Glossario

PREFAZIONE

Nella mia lunga attività didattica in aula e in mare spesso ho visto dei futuri comandanti ritenersi tali per il solo fatto di aver superato l'esame. È senz'altro vero che l'abilitazione ottenuta ci consegna tutta la responsabilità del comando, ma in barca il rispetto e la fiducia dell'equipaggio vanno conquistati con le capacità e la prontezza d'azione, soprattutto se si conduce un'imbarcazione a vela che richiede un adeguato allenamento per conoscere la mutevolezza del mare, con i suoi venti e le onnipresenti onde. Ciò detto, dopo aver superato l'esame, le prime domande da porsi sono: «E ora cosa faccio? Quali sono le mie vere capacità? Sono in grado di condurre una barca in sicurezza e il mio equipaggio si può fidare delle mie scelte?».

Le risposte da dare a se stessi non possono che essere sincere, ne vale la bontà di un vero comandante e la sicurezza di tutti.

Questo breve manuale vuole essere un aiuto, un insieme di suggerimenti pratici per il neopatentato che si appresta a farsi le ossa in mare, lasciandosi guidare anche dai consigli dei professionisti, che lo possano rendere consapevole del suo nuovo ruolo di comando.

Ho così riunito in dieci punti, che ritengo essenziali, le indicazioni di maggior interesse per un'imbarcazione da diporto a vela o a motore che navighi in Mediterraneo in estate, quando vi è un grande numero di barche in circolazione, che può creare situazioni di tensione o di stress per i componenti dell'equipaggio.

Ora non rimane che imbarcarsi, affidarsi alla bellezza del mare, ma avendo sempre attenzione alla sicurezza del mezzo e di chi si trova a bordo.

Massimo Caimmi

1 I COMPITI DEL COMANDANTE

Per ovvie ragioni è praticamente impossibile codificare tutte le situazioni nelle quali il comandante di un'imbarcazione debba o possa intervenire. Così, sarebbe sufficiente dire che il comandante è il *deus ex machina*, cioè il responsabile assoluto di quanto avviene a bordo, per riassumere in un unico concetto l'intero argomento, che invece richiede un'attenta riflessione.

Possiamo iniziare dicendo che nella nautica da diporto il comandante è indicato quasi esclusivamente con il titolo anglofono di skipper, che in italiano identifica il padrone marittimo, cioè la persona che detiene il comando dell'imbarcazione, ma che non ne è necessariamente l'armatore. In navigazione lo skipper-comandante ha il comando assoluto sull'equipaggio e risponde civilmente e penalmente del comportamento dello stesso. La sua attenzione deve perciò essere sempre vigile, serena ma mai superficiale, anche quando tutto fila liscio o si è in vacanza con un equipaggio molto rilassato.

Purtroppo non sempre tutto va per il verso giusto e la peggiore situazione che può verificarsi a bordo è quando l'equipaggio forma un gruppo compattamente avverso al comandante.

Anni '80: mi trovo in acque sarde al comando di



Ufficiali a rapporto sul cassero della nave *Palinuro* della Marina italiana.

un 40 piedi noleggiato dai membri dell'equipaggio. Sto sostituendo il loro solito skipper, deceduto qualche mese prima per un incidente stradale, con il quale avevano un rapporto di affettuoso rispetto. Io sono l'estraneo, quello che ha usurpato il suo posto e che forse cerca anche di cancellarne la memoria! Ogni mia parola o azione è motivo di attrito, la tensione è palpabile e presto si manifesta con una frase ingiusta e offensiva: «Il nostro skipper si arrampicava sulla randa», a sottolineare quanto le mie pretese di sicurezza (mare formato da maestrale, barca sbandata e pentola sul fuoco) siano inopportune e forse sinonimo di paura. In un caso simile di palese ostilità, in cui non è possibile imporsi poiché l'equipaggio ha le pretese di chi ha pagato, gestire la barca diventa difficile; si è soli e perciò bisogna conoscerla in ogni dettaglio, bisogna avere la sufficiente forza fisica, la tranquillità e la prontezza necessarie per manovrare come in solitario.

Abbiamo mai provato, ne siamo capaci? Perché il nostro equipaggio potrebbe essere nelle condizioni di non poterci aiutare semplicemente per età o inesperienza, non perché ci è ostile. Come si è imparato durante il corso per la patente nautica, i poteri e i doveri dello skipper-comandante sono quelli che derivano dalla sua responsabilità di adottare tutti i provvedimenti necessari per la sicurezza in navigazione, per la salvezza delle persone a bordo in caso di pericolo o di abbandono della nave e per il soccorso ad altre unità in difficoltà.

Secondo il Codice della Navigazione, il comandante rappresenta compiutamente l'armatore, e anche se l'armatore può in qualsiasi momento dispensarlo dal comando, egli ha il diritto di requisire beni, di smantellare parte della nave, se necessario, impegnare oggetti e arredi o disfarsi di parte del carico per portare a termine la sua missione primaria: salvaguardare nave e passeggeri.

In buona sostanza, al comandante-skipper spetta, in modo esclusivo, la direzione della manovra e della navigazione. Deve dirigere personalmente la manovra dell'imbarcazione all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei fiumi e in ogni circostanza in cui la navigazione presenti

delle particolari difficoltà. Se poi nel corso del viaggio si verificassero eventi che possano mettere in pericolo la navigazione, il comandante deve cercare di assicurarne la salvezza con tutti i mezzi che sono a sua immediata disposizione o che può procurarsi entrando in un porto o, se in mare aperto, chiedendo l'assistenza di altre unità.

Uno dei compiti sicuramente più ingratì è l'abbandono della nave in pericolo, ordine che tuttavia può dare solo dopo aver messo in atto, senza risultato, tutti i mezzi suggeriti dall'arte nautica e dopo aver sentito anche il parere degli ufficiali di coperta o, in mancanza di essi, come quasi sempre è il caso nel diporto, di almeno due tra i più provetti componenti dell'equipaggio. Naturalmente deve abbandonare la nave per ultimo, non per eroismo, ma per salvare quanto più possibile delle dotazioni di bordo, come carte nautiche, libri e oggetti di valore affidati alla sua custodia.

Al potere assoluto del comandante fa tuttavia da contrappunto la facoltà di rifiutarsi di eseguire un ordine considerato illegittimo senza incorrere in sanzioni. L'esempio classico è l'ordine di affondare la nave per riscuotere l'assicurazione, oppure reagire all'inerzia del comandante in una situazione di emergenza. Inoltre vi è la possibilità di subentrare al comandante nel caso questi non sia in grado di svolgere la sua funzione, perché ferito, malato o intrappolato in una zona irraggiungibile della nave in seguito a un sinistro. Ma questi sono fortunatamente casi limite che nel diporto sono praticamente sconosciuti.

Vediamo perciò, oltre a quanto espressamente indicato nel Codice della Navigazione e dalla specifica normativa sulla navigazione da diporto, cosa è necessario avere ben presente:

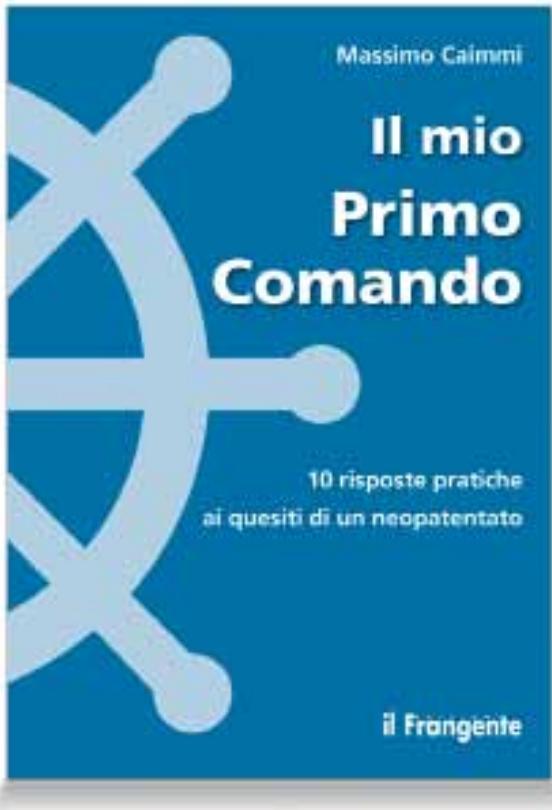
- lo skipper di un'imbarcazione da diporto non ha gradi o galloni sulla manica che gli garantiscano l'ubbidienza dell'equipaggio. Non è un Disko Troop, il burbero comandante (ma dal grande cuore) della goletta *We're Here* che Kipling così magistralmente delinea nel suo *Capitani coraggiosi*. Può dunque essere rispettato e ubbidito dal suo equipaggio solo se dimostra capacità e sicurezza in ogni situazione.

- Lo skipper che imbarca i propri familiari più intimi, come moglie e figli, automaticamente imbarca gli stessi problemi esistenti a terra in seno alla famiglia. Se a casa il suo giudizio è messo in discussione, o peggio, non è considerato affatto, tanto meno lo sarà in barca. Se in famiglia vi è un giusto senso della partecipazione o malauguratamente un sottile gusto per la polemica, lo skipper dovrà faticare non poco per convincere tutti che in mare spesso è necessario eseguire un comando con prontezza e senza discussione se si vuole superare una situazione critica. Eventualmente si potrà discutere in un secondo tempo, quando il peggio è passato, ma nell'emergenza bisogna solo ubbidire ed eseguire.
- Lo skipper capace affronta una crociera, anche breve, sempre con rigorosità, effettuando personalmente, senza compromessi, tutti i controlli necessari (carburante, acqua, viveri, documenti nautici e personali, strumentazione, dotazioni di sicurezza, meteo, attrezzatura, motore) onde evitare successive sgradite sorprese in navigazione. Infatti la maggior parte delle chiamate di soccorso alla Guardia Costiera avviene – sembra impossibile! – perché non si è provveduto a calcolare in modo corretto la quantità necessaria di carburante per la crociera anche di un solo giorno.
- Lo skipper deve tenere a mente che una crociera deve essere piacevole per tutti, evitando possibilmente di rovinare amicizie esistenti o nascenti. Queste le regole base per la buona riuscita:
 - conoscere l'equipaggio prima ed evitare di imbarcare al massimo della capienza della barca, in modo che ognuno possa avere uno spazio per sé.
 - Sbarcare chiunque possa creare dissidi nell'equipaggio.
 - Affidare a ognuno un ruolo preciso, affinché tutti siano partecipi della navigazione, come ascoltare i bollettini meteo, le radiotrasmissioni, partecipare al programma di navigazione, tenere un giornale di bordo. Controllare che nulla venga trascurato anche

se si tratta di una navigazione estiva in pieno relax all'insegna della vacanza totale.

- Stabilire, se necessario, turni di servizio al timone e in cucina e insegnare a tutti, anche a quelli più insofferenti, quattro operazioni fondamentali:
 - uso e collocazione degli estintori e della zattera di salvataggio;
 - uso e collocazione delle dotazioni di sicurezza;
 - uso della radio;
 - lettura del GPS e della carta della zona di navigazione con il punto nave aggiornato.

È importante infine ricordarsi che la barca non è un'automobile che si può parcheggiare e abbandonare ovunque. Chi la conduce deve possedere una buona preparazione tecnica, un'esperienza continuamente aggiornata, ed essere fortemente convinto che una situazione difficile e imprevista deve essere risolta a bordo e non dai soccorsi che non sono mai immediati.



Genere	Manualistica	
Codice	MF 83	
Autore	Massimo Caimmi	
Editore	Edizioni il Frangente	
ISBN	978-88-3610-039-2	
Edizione	I edizione 2020	
Lingua	Italiano	
Pagine	48* ill. a colori	
Formato	150 x 210 mm	
Rilegatura	Brossura	
Prezzo	€ 16,00*	ISBN 978-88-3610-039-2

* Dati provvisori



Il mio Primo Comando

10 risposte pratiche ai quesiti di un neopatentato

Ottenuta la sospirata patente, arriva il momento cruciale di iniziare a navigare in autonomia, di farsi le ossa sul campo, come si dice. Nel passaggio dalla teoria alla pratica il neopatentato è inevitabilmente assalito da un sacco di dubbi e domande che non trovano una risposta esauriente semplicemente andando a consultare il manuale sul quale ha studiato. Bisogna dunque iniziare a mettersi in mare, magari navigando con amici più esperti, facendo tesoro dell'esperienza altrui.

Sulla scorta della sua pluridecennale esperienza di istruttore nautico, l'autore ha trattato in questo breve vademecum dieci argomenti che sono fondamentali per la formazione di un buon comandante.

Le argomentazioni sono immediate, di carattere soprattutto pratico, mirate a soddisfare le domande essenziali del neopatentato e nel contempo a renderlo consapevole del ruolo che un comandante ha su qualsiasi barca e in qualsiasi situazione.

1. I compiti del comandante
2. Programmare una crociera
3. Manovre con l'ancora
4. Manovre a motore
5. La navigazione
6. Il punto nave
7. Il tempo peggiora
8. Uso della radio e richiesta di soccorso
9. Comportamento in porto e in rada
10. Navigare di notte

ACQUISTA

Massimo Caimmi

Esperto navigatore da oltre quarant'anni, conosce a fondo il Mediterraneo, con esperienze anche in Atlantico e a Capo Horn. È istruttore di vela e tiene regolarmente corsi per la patente nautica. Appassionato di storia della marineria, ha scritto per Effemme *La navigazione a vela* e *Coppa America, leggenda della vela*, oltre a svariati articoli sull'argomento nel «Notiziario» della Lega Navale di Milano. Scrittore di mare, ha pubblicato con Hoepli *La patente nautica*, *VHF il ricetrasmettitore di bordo*, *I nodi essenziali in mare* e i volumi della collana *Itinerari in barca*: *Il Tirreno centrale*, *La Sicilia*, *La Croazia dalmata*, *La Turchia mediterranea*, *La Grecia ionica*.