

# CONTENUTO

## 5 PERCHÉ DI NOTTE?

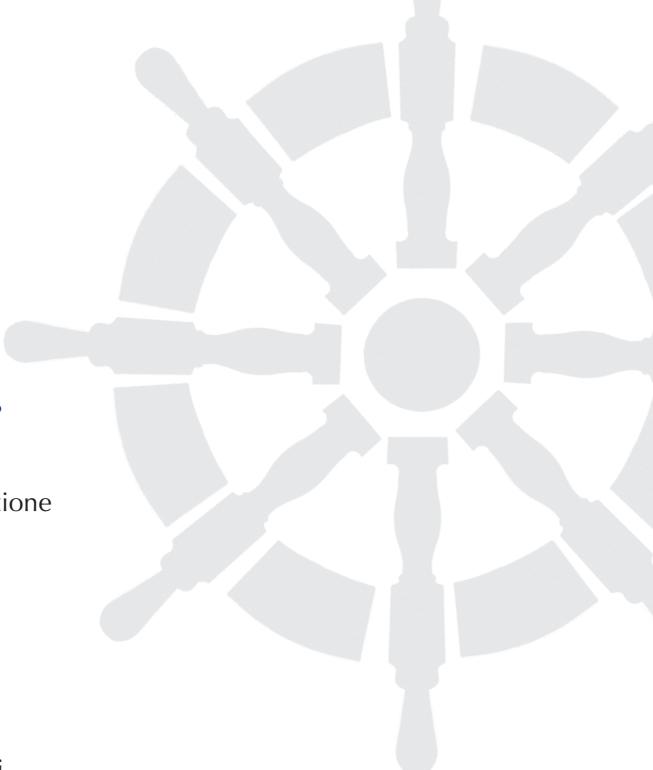
- 5 Premessa
- 6 Obiettivi della navigazione

## 8 STRUMENTI

- 8 GPS
- 10 Radar
- 14 AIS
- 16 Sistemi complementari
- 16 VHF
- 20 Dispositivi di sicurezza personali e di bordo

## 22 PREPARARE LA BARCA E L'EQUIPAGGIO

- 22 Previsioni meteo
- 24 Luci di navigazione
- 25 Vele
- 25 Dotazioni
- 26 Turni
- 26 Comfort
- 27 Regole di comportamento
- 28 Situazioni



## **31 EVITARE GLI ABBORDI**

- 31 Individuare i bersagli
- 33 Allineamenti
- 34 Considerazioni sull'uso dell'AIS
- 34 Sistema IALA, fari e mede

## **37 ALLA FONDA**

- 37 Ancoraggio
- 39 Luci di fonda

## **41 IN PORTO**

- 41 Ormeggio

## **43 CONCLUSIONI**



# PERCHÉ DI NOTTE?

## Premessa

L'obiettivo di questo breve manuale essenziale è fornire alcune nozioni di base al navigante che è interessato alla navigazione notturna, ma che non l'ha mai affrontata o l'ha fatto solo in maniera sporadica, per cui è incerto sulle regole da applicare e potrebbe non avere presenti tutti gli accorgimenti da adottare. Ovviamente parlerò del nostro Mediterraneo, perché in oceano la navigazione notturna è d'obbligo, non ci sono alternative... e chi naviga in oceano, penso non abbia bisogno dei miei consigli!

Navigare di notte non è una proprio una passeggiata, molti ne hanno il sacro terrore, più che giustificato, e generalmente impone turni di vigilanza che non a tutti sono graditi. Inoltre, se non si conosce bene la barca e l'ubicazione delle manovre, intervenire per regolazioni o cambi di bordo al buio è senz'altro più difficile. Le ore notturne sono quelle che generalmente dedichiamo al riposo, quindi il nostro organismo non è abituato a ritmi diversi di veglia/sonno, e comunque rimane quell'innata "paura del buio" che può nascondere chissà quali pericoli!

Eppure la notte ci consente di "risparmiare tempo" nelle lunghe navigazioni, tipicamente le traversate, ma anche quando navighiamo sottocosta per raggiungere altre mete. La navigazione notturna ci permette di arrivare più lontano e vedere altri posti durante il giorno, alternando il piacere di apprezzare una giornata in una bella insenatura e abbandonarla la sera, alla tranquillità di dormirci per il meritato riposo.

Aggiungiamoci pure il fascino che





nelle notti serene può esercitare l'immensa cupola stellata che ci sovrasta. Lontana dalle luci urbane, la potremo contemplare in tutto il suo splendore, osservare la Via Lattea e riconoscere le costellazioni; di solito si inizia dalla più facile, l'Orsa maggiore, per poi risalire all'Orsa Minore e alla Stella polare che oggi, come nell'antichità, indica il nord ai marinai.



Come già detto, quella notturna non è certo una navigazione da prendere alla leggera; di solito si comincia ad apprezzarla navigando con chi ha più esperienza e ne conosce le caratteristiche e le problematiche, consigliando le cose cui prestare attenzione e quelle utili per prepararci... che è un po' ciò che vorrei fare in questo contesto.

## Obiettivi della navigazione

La sosta in porto, oltre che per le necessità di rifornimento e di cambusa, si fa anche per passare una notte comodamente ormeggiati in banchina, quindi, rispetto alla navigazione notturna, parleremo essenzialmente di un programma rivolto a rade e insenature dove trovare un ancoraggio.

La scelta di affrontare una "notturna" è senz'altro, prima di tutto, legata alle



mete del nostro viaggio e, come vedremo, alla distinzione tra “vacanza” e “trasferimento”, poiché hanno esigenze, tempi e finalità differenti e spesso comportano anche scelte diverse. Ad esempio, programmare un trasferimento di 400 miglia in una finestra di tempo stabile con venti favorevoli in un’unica tratta, comporta 3-4 giorni di navigazione; se invece lo suddividiamo in tappe giornaliere con soste notturne in rada o in porto, i giorni diventano necessariamente 8, col rischio che il tempo peggiori, costringendoci a soste più lunghe in attesa di un meteo favorevole o perlomeno praticabile.

Se l’obiettivo è navigare lungo costa, per raggiungere una rada o un porto per la notte, anche gli spostamenti più lunghi difficilmente superano le 40 miglia, perciò, oltre al fatto di poter ammirare la costa, non giustificano una navigazione notturna. Partendo alle 8.00 del mattino si può ragionevolmente pensare di raggiungere la nostra meta entro le 8.00 di sera, quando in estate è ancora chiaro e si può cercare più agevolmente un ancoraggio in rada o un ormeggio in porto. In più, nessuno vieta di fermarsi prima, se adocchiamo una baia tranquilla e ridossata in cui fare il bagno, preparare con calma la cena e passare la notte all’ancora.

Se invece ci proponiamo di raggiungere una delle grandi isole più lontane dalla costa, come possono essere la Corsica o la Sardegna, oppure l’Elba o la Sicilia se si arriva dalla Liguria o dalla Sardegna, ci troveremmo ad affrontare un tratto di mare di oltre 70 miglia, che richiede una lunga navigazione (superiore alle 12 ore) e che comporterebbe disagevoli giornate sotto il sole e altrettante inopportune partenze all’alba e/o arrivi dopo il tramonto.

Anche nel primo caso, però, a seconda della disponibilità dell’equipaggio, si potrebbe decidere di passare la giornata in rada, tra bagni ed escursioni in spiaggia con il tender, e salpare la sera, magari dopo una cena anticipata, per raggiungere la baia al mattino, con una navigazione di una quarantina di miglia per godersi poi nuovamente un’intera giornata di relax.

Sono tutte scelte che si possono concordare in armonia con le esigenze di tutti; semmai comportano un po’ più di impegno per lo skipper e per chi parteciperà ai turni in navigazione, ma fanno parte della vita di bordo e dei ritmi, senz’altro diversi da quelli cittadini. Nel complesso, come vedremo, scegliere di navigare “anche” di notte è frutto della concatenazione di molti aspetti diversi, che insieme contribuiranno a determinare le nostre decisioni, ma, come spesso diceva il capitano Jack Aubrey nei romanzi di O’Brian: “esigenze della Marina permettendo!”.