

Franco Malingri



**Illustrazioni di
Enea Riboldi**



Edizioni il Frangente

PREMESSA di Franco

Molti di questi “granelli”, forse, vi sembreranno ovvi, ma spero che almeno qualcuno possa risultarvi nuovo e, prima o poi, utile. Quanto a me: dieci anni fa il dieci per cento di questi granelli mi era sconosciuto, venti anni fa probabilmente il venti e cinquanta anni fa più del cinquanta per cento.

Voi, quanti anni avete?

Quanto a Enea, mi pare proprio che non ne abbia perso neanche uno. Senza la sua bravura di marinaio e pittore molti vi sfuggirebbero.

Attenzione, però: molti di questi granelli, per poterli digerire, vanno masticati lentamente e a fondo!

Sono soltanto “granelli”, riposti in un sacco di cinquanta pagine. Granelli, tratti da una lunga vita di esperienze e pronti per la semina. In verità, sono molti di più di cinquecento e alcuni cadranno certamente su terreno fertile.

Qualsiasi skipper può meditarli senza difficoltà, e anche l’equipaggio può trovare in ogni capitolo spunti di suo immediato interesse.

Qualche granello lo avrete incontrato già in passato, magari senza farci troppo caso; qualche altro lo troverete attuale e sarete portati ad approfondirlo; altri saranno solo una curiosità; di alcuni, spero, ve ne ricorderete e si riveleranno preziosi nel momento del bisogno.

Per qualche granello, invece, sarà troppi tardi e vi pentirete di non averlo “raccolto”.



Franco Malingri



Italiano, nato a Torino il 10 marzo 1934. Sposato con Fausta, tre figli: Vittorio, Enrico, Francesco e sette nipotini.

Ingegnere e imprenditore, fin da giovane cerca di evadere con avventure sportive. Amante della montagna, dello sci e dell'acqua. In inverno pernotta tuttora in buchi di neve e in tenda.

Ai tempi dell'università, fra le altre imprese, ha attraversato l'Africa in fuoribordo risalendo il Nilo e scendendo il Congo.

Ha navigato i mari per più di centomila miglia, di cui almeno trentamila in solitario.

Era titolare di una piccola società di progettazione e costruzione macchine, e da cinquanta anni ha la passione per la vela, nella quale ha coinvolto tutta la famiglia riversandovi le sue capacità professionali e nautiche.

Nello studio di progettazione e consulenza nautica creato con i figli, sono nati i Moana, una serie di barche d'altura disegnate sull'esperienza di migliaia di miglia navigate sui mari di tutto il mondo in crociera e in regata.

Ha partecipato sul CS&RB alla prima Whitbread e a tre Ostar (regata transatlantica in solitario). Nel 1978 ha portato a termine un giro del mondo insieme alla famiglia e agli amici.

La sua barca attuale, un Moana 39 in giro dal 1983, ha percorso più di centomila miglia e ora è da anni in Pacifico, in questo momento alle Fiji.

Enea Riboldi



Nato a Milano il 3 agosto 1954. Illustratore fumettista, inizia la carriera professionale nei primi anni Settanta. Collabora in Italia e all'estero con le più importanti case editrici: Mondadori, Fabbri, Rizzoli, Bonelli, Larousse, Casterman, Dargaud e Glénat. Su testi di Antonio Tettamanti, disegna *Volo solitario*, pubblicato da Dargaud nel 1986 e da Comic Art in Italia due anni dopo e ripubblicato per L'Isola Trovata con il titolo di *Deadly White*. Ancora per L'Isola Trovata, nel 1985 e 1986 realizza le copertine della versione italiana di *Indiana Jones*. Tra il 1990 e il 1991 disegna, su testi di Alfredo Castelli, alcune storie ispirate alle avventure di Walter Bonatti, il celebre alpinista, che saranno pubblicate dal mensile «Magic Boy» e poi raccolte in volume. Per la Sergio Bonelli Editore realizza le copertine della serie *Dampyr*.

Collabora da più di vent'anni con Editrice Incontri Nautici, per la quale realizza copertine, manifesti e vignette sulla rivista «Bolina».

Attualmente sta disegnando il quarto volume della saga *Cap Horn*, su testi di Christian Perrissin, per Les Humanoides Associés.

Ex istruttore di vela ai Glenans, appena il lavoro glielo permette, abbandona matite e pennelli per navigare senza meta sul suo amato *Vertue*.

CONTENUTO

La barca

- 1. Barca ideale.....8
- 2. Albero e sartame.....10
- 3. Le vele.....12
- 4. Attrezzature di coperta.....14
- 5. Cime, scotte e drizze.....16

Attrezzature

- 6. Interni.....18
- 7. Aerazione.....20
- 8. Tendalini.....22
- 9. Canotto.....24
- 10. Avvolgibile.....26

Impianti

- 11. Motore.....28
- 12. Elettricità a bordo.....30
- 13. Pompe.....32
- 14. Riparazioni.....34
- 15. Usura.....36

Vita a bordo

- 16. Acqua dolce.....38
- 17. Cambusa.....40
- 18. Pentola a pressione.....42
- 19. Pesca.....44
- 20. Dormire.....46
- 21. Abbigliamento.....48
- 22. Scomodità.....50
- 23. Stivaggio.....52

Navigazione

- 24. Manovre alle vele.....54
- 25. Equilibrio delle vele.....56

- 26. Andature.....58
- 27. Timonare.....60
- 28. Atterraggio.....62
- 29. Ormeggiare.....64
- 30. Ancorare.....66
- 31. Cattivo tempo.....68

Navigazione in solitario

- 32. Pilota automatico.....70
- 33. Timone a vento.....72
- 34. Navigare in solitario.....74

Emergenze

- 35. Abbandono della nave.....76
- 36. Uomo a mare.....78
- 37. Arenamento.....80
- 38. Cicloni.....82
- 39. Falle.....84
- 40. Farmacia.....86
- 41. Incendio.....88
- 42. Infiltrazioni.....90

Carteggio

- 43. Documentazione.....92
- 44. Carteggiare.....94
- 45. Strumentazione.....96
- 46. Computer.....98

Comportamenti

- 47. Equipaggio.....100
- 48. Skipper.....102
- 49. Clandestini a bordo.....104
- 50. Sicurezza.....106

1. BARCA IDEALE

Ognuno ha le sue idee, ma molti non sanno ancora se sono valide. Vi presento le mie.

- Lunghezza: da giovane e con equipaggio valido e numeroso preferivo 45/50 piedi. Ora, a noi due, va benissimo il Moana 39.
- Una barca con larghezza relativamente stretta tiene meglio il mare.
- Timone con skeg, sentina profonda e deriva stampata assieme allo scafo e riempita di pezzi di piombo che sposano la forma della chiglia e ad essa sono debitamente resinati.
- Albero a cutter con almeno tre verricelli, due ordini di crocette, strallo di trinchetta e volanti che si armano solo in caso di bisogno, e cioè con trinchetta a riva o cattivo tempo. Materiale: vetroresina di buono spessore a sandwich.
- Materiale ponte: vetroresina, assolutamente non teak; oltre a costare, pesa, scotta i piedi e favorisce le infiltrazioni.
- Sistemazione ponte: catena all'interno dello scafo, cioè non il gavone autosvuotante con apertura sul ponte. Vedi capitolo 42 *Infiltrazioni*.
- Albero passante, spazio per il canotto tra albero e trasto, capottina sull'entrata,
- Pozzetto piccolo senza gavoni e situato verso il centro barca, timoneria a ruota, da 4 a 6 winch per scotte, fiocchi e randa, ma altri due per le volanti non guastano.
- Interni da prua: gavone catena, cala vele, tavolo da lavoro con morsa, un solo wc, dinette con tavolo abbassabile a letto, cucina separata, tavolo carteggio orientabile assieme al suo seggiolino e fissabile in posizione, ampia cambusa, molti gavoni.
- Cabina di poppa accessibile anche dall'interno.
- Motore potente (non turbo) posizionato vicino al centro barca, linea d'asse tradizionale, elica a tre pale orientabili. L'installazione con lo stivale dell'elica solidale al motore è pericolosa per eventuali rotture dell'impermeabilità, e il piede è soggetto a corrosione.
- Serbatoio acqua in chiglia, serbatoio nafta all'altezza dei gavoni.
- L'entrata in barca dal pozzetto deve essere assolutamente ad altezza panche e con chiusura stagna, altrimenti i frangenti che in tempesta a volte riempiono il pozzetto si riversano in barca. Gli scarichi, per svuotarlo, ci mettono comunque tantissimo!
- Non dimenticate che un'ampia capottina è assolutamente indispensabile.
- Timone a vento **Mustafà**, generatore eolico, antenna GPS, asta e salvagente uomo a mare, grappino pronto e montato sul pulpito, gruetta per il motore fuoribordo, scaletta.
- EPIRB invece al tavolo carteggio. È il posto più sicuro. E sotto mettete i razzi.

Tenete presente che

Le barche piatte battono di bolina.

Le barche larghe vanno all'orza quando cambia lo sbandamento e bisogna ridurre.

Le barche basse a prua imbarcano acqua sul ponte.

Le barche basse di bordo mettono troppo presto la falchetta in mare.

Le barche di colore scuro si scaldano al sole.

Le barche di ferro arrugginiscono.

Le barche di alluminio si corrodono.

Le barche di legno marciscono.

Le barche deboli durano poco.

Le barche molto veloci non portano peso e non stanno in rotta da sole.

Le barche sconosciute celano sorprese.

Le barche trascurate assicurano sorprese.

Le barche con il ponte largo e piatto senza tuga non si raddrizzano più.

Le barche degli altri stanno in porto, la mia no!



2. ALBERO E SARTIAME

- Tesate le sartie basse sotto vela, sarà più facile. Fatelo sottovento e procedete per gradi virando e rivirando fino a quando quelle sottovento rimarranno quasi tese.
- Con strallo di trinchetta e volanti, l'albero è ben tenuto. Conviene averli anche solo per usarli in tempesta.
- Albero appoggiato in chiglia su un supporto che ne distribuisca lo sforzo.
- Per parare i fulmini collegate la base dell'albero a una presa a mare in sentina con una treccia di rame.
- Le crocette inclinate verso poppa vanno bene solo per le barche da regata, in quanto rovinano la randa nelle andature in poppa.
- Fa comodo avere anche un tangone lungo $\frac{2}{3}$ del normale per tangonare i fiocchi piccoli.
- I gradini fino alle prime crocette sono necessari ai tropici per individuare i bassifondi; più in alto incattivano le drizze.
- Il boma dovrebbe avere la trozza girevole per evitare che si rompa nelle strambate involontarie.
- I verricelli per le drizze sono molto più comodi sull'albero; è più facile e meno faticoso issare le vele.
- Per diminuire il numero e il costo dei verricelli si possono usare gli strozzascotte.
- Ormai ce ne sono di molto sicuri e robusti. Il numero minimo di verricelli all'albero è tre: per randa, fiocco e borose.
- Per i fiocchi fa comodo avere due drizze. Una servirà di ricambio in caso di rottura.
- Controllate che le drizze non sfreghino in alto, all'uscita dall'albero.
- Dopo un certo numero di anni (10 o 15) le impiombature sul sartiame si corrodono e si crepano, indipendentemente dalla dimensione del sartiame, e vanno cambiate.
- I tientibene a base albero sono utili e indispensabili su barche grandi o molto larghe.
- Il doppio strallo a prua rovina i fiocchi.
- Il doppio paterazzo non serve in quanto fa molto meno fatica dello strallo e di solito ne ha lo stesso diametro. Per allargare le lande a murata meglio usare la patta d'oca.
- Se avete l'avvolgifiocco serve uno strallo mobile per le vele da brutto tempo. Può essere in tessile "tecnologico" e i garrocci saranno sostituiti con fettucce di velcro per non rovinarlo. Tendetelo alla base con un paranco robusto.
- Una rotaia superscorrevole applicata all'albero per le slitte della randa è molto pratica e comunque consigliabile sulle barche dai 15 metri in su.
- Le sartie risultano più robuste se sono interrotte alle crocette.
- Le crocette all'attacco sull'albero devono essere incernierate.
- I gradini sull'albero non devono superare le crocette – oltre impigliano le drizze a riposo.
- Il radar sta meglio se sistemato su un supporto a poppa. Ha un orizzonte più basso ma non sbilancia. In ogni caso dovrebbe essere basculante per non dare allarmi inesistenti durante le rollate.
- Le lande spesso fanno pena, tanto sono denutrite e male abbarbicate!
- Se le lande sono robuste, un grosso grillo ancorato a un buco supplementare renderà molti servizi.
- Lo snodo sotto l'aridatoio elimina lo sforzo dovuto agli allineamenti imperfetti.

Sul CS&RB, una barca di 15 metri, alla prima regata intorno al mondo avevamo l'albero di mezzana. Al ritorno è stato venduto e abbiamo fatto un altro giro del mondo e altre decine di migliaia di miglia senza rimpianti.

SE NAVIGATE AI
TROPICI SONO UTILI
DEI GRADINI PER
ARRIVARE ALLE
CROCETTE

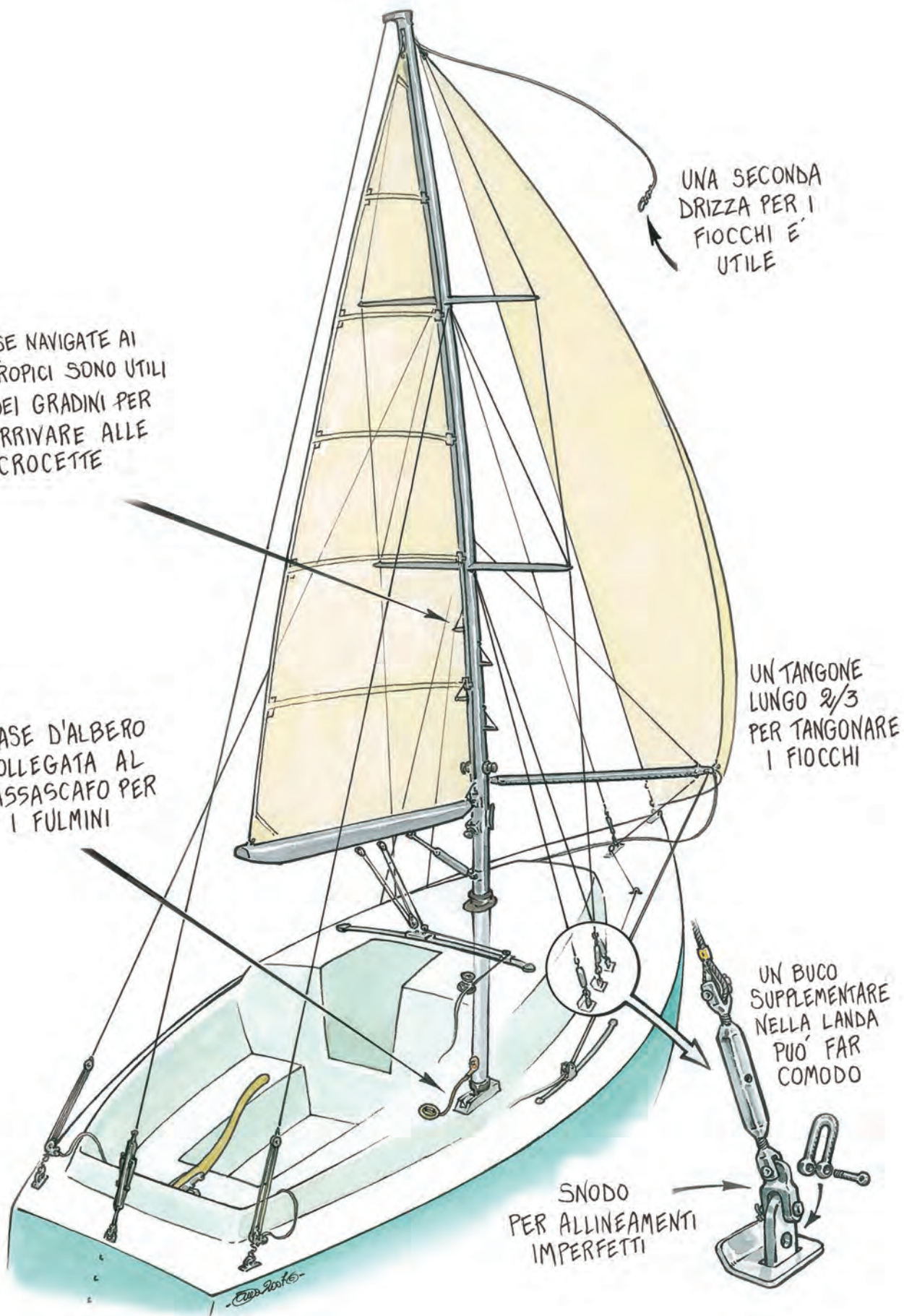
BASE D'ALBERO
COLLEGATA AL
PASSASCAFO PER
I FULMINI

UNA SECONDA
DRIZZA PER I
FIocchi È
UTILE

UN TANGONE
LUNGO $\frac{2}{3}$
PER TANGONARE
I FIOCHI

UN BUCO
SUPPLEMENTARE
NELLA LANDA
PUO' FAR
COMODO

SNODO
PER ALLINEAMENTI
IMPERFETTI



3. LE VELE

- Se girate il mondo, prima o poi potrebbe farvi comodo aver una randa con quattro mani.
- La randa con diverse stecche, anche 5- 6, si deteriora meno perché difficilmente fileggia e oltretutto è più facile da ammainare, magari nel lazy jack. Inoltre è più comoda per prendere i terzaroli, perché allascata, sbatacchia meno.
- È bene avere trinchetta e tormentina da inferire a prua sullo strallo di trinchetta e/o prua.
- La vela di trinchetta cazzata al centro aiuta a non straorzare, e cioè a non venire all'orza spinti dalle onde nelle andature di poppa con molto vento.
- L'andatura più entusiasmante è al giardinetto con tanto vento e mare, ma richiede alcuni accorgimenti per navigare in sicurezza, pronti ad ogni evenienza:
 1. La ritenuta della randa deve essere rinviata sul bordo a mezza nave e arrivare in pozzetto per essere mollata velocemente. In tempesta usare come ritenuta il caricabasso dello spi fissato all'estremità del boma. Quando il boma va in acqua questo sistema permette l'allungamento della ritenuta senza eccessivo sforzo ed evita la rottura del boma in caso di straorzata – un'eventualità probabile quando la ritenuta classica è fissata alla falchetta.
 2. La ritenuta classica deve comunque esserci, cazzata a piede d'albero per evitare che il boma si alzi e che una eventuale strambata diventi "cinese".
 3. È bene che l'amantiglio sia staccato dal boma e aderente all'albero affinché, sempre in strambata, non rischi di incattivirsi nella crocetta e tirare giù l'albero. Capita! È capitato anche ai più esperti navigatori solitari. In ogni caso, il mio consiglio è di controllarlo e tenerlo ben teso.
 4. Nelle andature in poppa il fiocco lavora meglio se è tangonato, possibilmente con un tangone lungo 2/3 della J, e piccolo. Questo per evitare che la vela sbatacchi eccessivamente quando è sventata dalla randa.
 5. Il tangone deve essere stabilizzato in maniera indipendente, con tanto di amantiglio, braccio e caricabasso separati. Il fiocco sarà tenuto aperto da una terza scotta che passa nel gancio del braccio e arriva alla sua bugna. In questo modo sarà facile mollarla e cazarlo con la seconda o ammainarlo. Non dimenticate il cordino per sparare il gancio del tangone.
 6. Sia in poppa che al giardinetto, è bene che la randa abbia una o più mani di terzaroli, in modo da non sventare il fiocco. La tormentina al posto della trinchetta, ben cazzata al centro, completa l'opera. Se avete Mustafà potete ritirarvi in cuccetta.
- Il mantiglio è comodo, anzi necessario, per prendere i terzaroli, ma deve essere controllato e tenuto in tensione. Come si è detto, è particolarmente pericoloso nelle andature portanti in caso di strambata (volontaria o accidentale) poiché può impigliarsi nelle crocette e divellerle. La stessa funzione la fa anche il lazy jack, ed è più sicuro.
- Al fiocco olimpico preferisco lo yankee; è più semplice da cazzare, in quanto balumina e base sono più corte e facili da tesare.
- Trinchette gemelle: vedi capitolo 31 *Cattivo tempo*.
- Il mio set di vele comprende: randa (4 mani - 6 stecche - rotaia all'albero con slitte scorrevoli - base non inferita sul boma) due yankee di misure decrescenti, genova leggero, genova 2, trinchetta, tormentina, spi con calza.

Provammo le trinchette gemelle non tangonate per la prima volta nei mari del Sud, in tempesta, sul CS&RB durante la prima regata intorno al mondo. Ci spinse a farlo il fatto che anche se tangonate con le loro bugne altissime, nelle terribili rollate della barca in fuga, finivano in acqua. Da quel giorno la vita cambiò. Mi capitò di usarle solo un paio di altre volte. Ecco perché, anziché predisporle appositamente con stralli in acciaio e vele su misura, suggerisco di usare le drizze come stralli e gli yankee 1 e 2 come trinchette. Le drizze vanno ancorate ad appositi robusti golfari sul ponte a mezzo metro dall'albero e distanti fra loro poco di più. Come drizze si useranno le drizze di spi.

Questo sistema, tuttavia, non è valido per le traversate oceaniche in poppa perché richiede un vento molto forte. In traversata usate il genova 2 tangonato con bugna alta o l'asimmetrico con calza.



FORZA 3



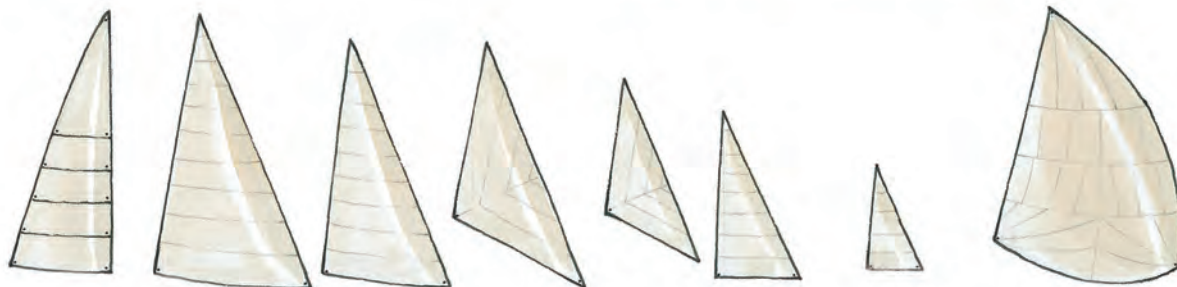
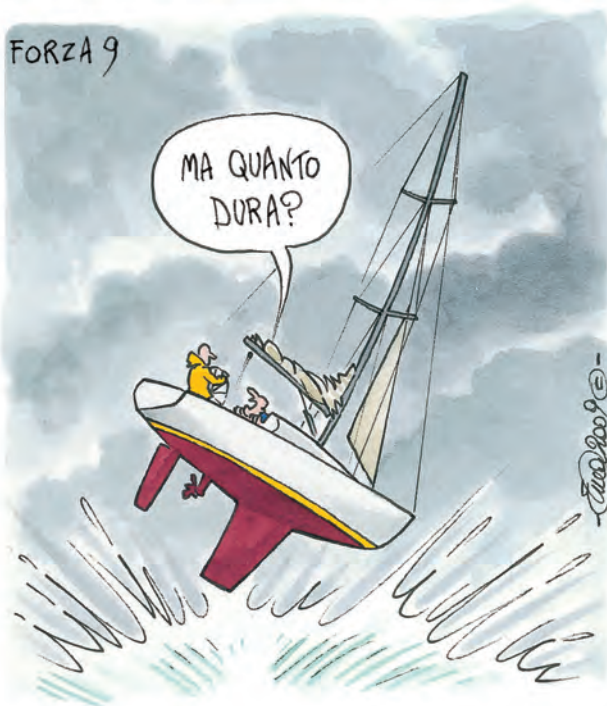
FORZA 5



FORZA 7



FORZA 9



RANDA

GENOA LEGGERO

GENOA 2

YANKEE 1

YANKEE 2

TRINCHETTA

TORMENTINA

ASIMMETRICO