

Paolo Liberati

CROCIERA OCEANICA

UNA SFIDA ALLA PORTATA DI TUTTI



Edizioni il Frangente

Contenuto

9 INTRODUZIONE

11 LA BARCA

- 11 Monoscafo o catamarano?
- 13 I materiali
- 14 La dimensione
- 14 Il numero di cabine
- 14 L'armo
- 15 Le vele
- 17 Il pozzetto
- 18 La deriva
- 19 Il timone
- 19 Il motore

21 L'ARMAMENTO

- 22 Scafo, bulbo e timone
- 23 Attrezzatura di coperta
- 26 Motore
- 27 Ancore e linee di ormeggio
- 28 Cordame
- 28 Autopilota
- 29 Elica
- 30 Acqua
- 32 Corrente elettrica
- 41 Elettronica
- 46 Carburanti
- 47 Sicurezza
- 50 Tender
- 51 Antivegetativa
- 52 Piccoli elettrodomestici
- 53 Pezzi di ricambio e attrezzi d'officina
- 55 Carte e portolani
- 57 Farmacia di bordo

59 PIANIFICAZIONE DEL VIAGGIO E PARTENZA

67 VITA DI BORDO

81 PRATICHE BUROCRATICHE

- 81 Documenti
- 82 Visti
- 82 Clearance
- 87 Passaggio del canale di Panama
- 90 Passaggio del canale di Suez
- 91 Cambio di valuta
- 92 Rientri a casa

95 APPROVVIGIONAMENTI

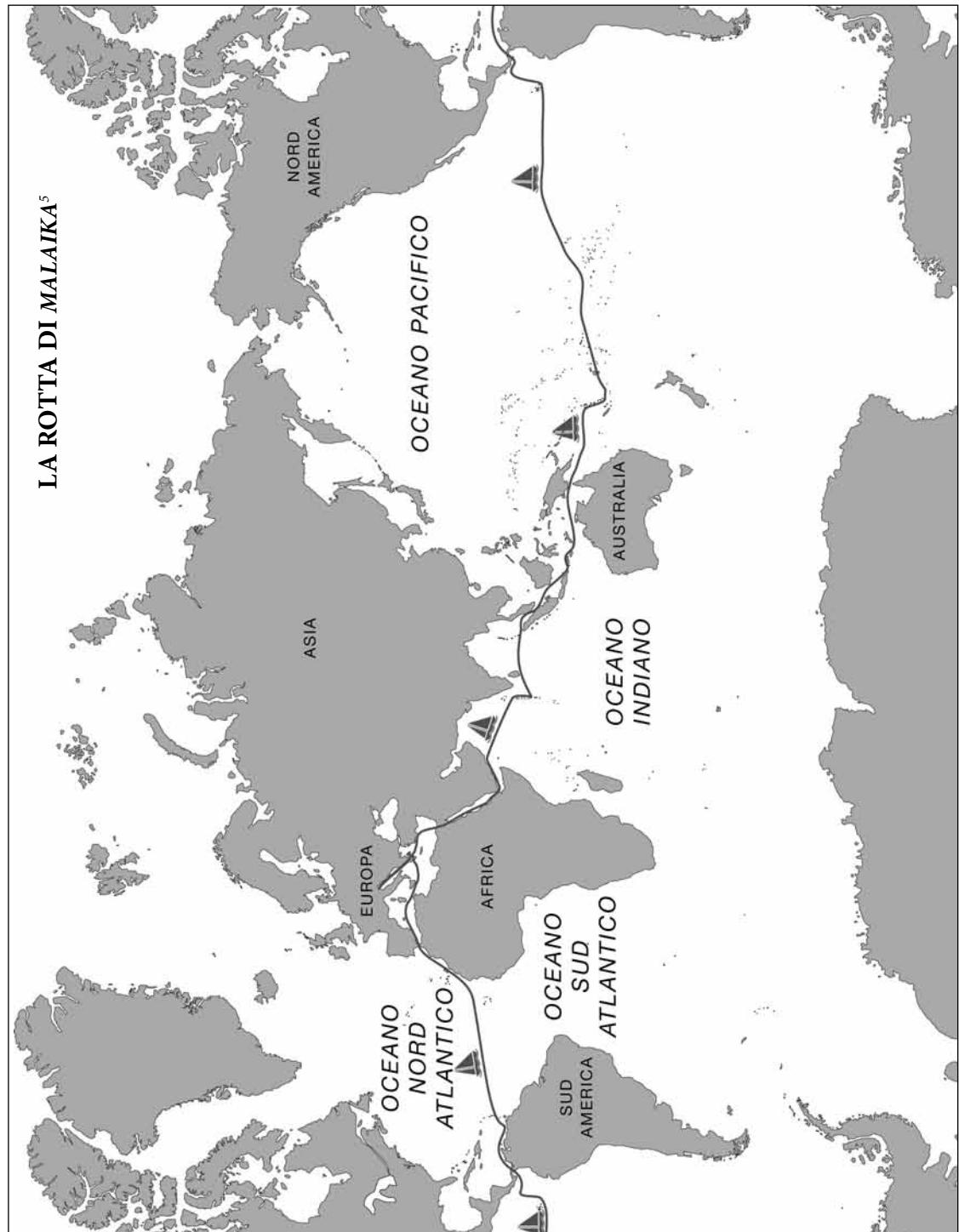
- 95 Acqua
- 99 Derrate alimentari
- 104 Alcolici
- 106 Gasolio
- 109 Pesca
- 113 Gas
- 113 Gestione della spazzatura

115 CARENAGGI E FERMO BARCA**119 PERICOLI****127 COSTI**

- 130 Spese di armamento
- 132 Cambusa
- 132 Pranzi, cene e drink a terra
- 133 Noleggio auto, taxi ed escursioni
- 133 Porti e marina
- 134 Telecomunicazioni
- 135 Carburanti
- 135 Visti e pratiche burocratiche
- 136 Spese varie
- 136 Assicurazioni
- 137 Manutenzione ordinaria e straordinaria
- 137 Assicurazioni sanitarie
- 138 Regali e souvenir
- 138 Rientri in patria
- 139 Sommario

141 EPILOGO

LA ROTTA DI MALAIKA⁵



Introduzione

Mollare gli ormeggi e partire per una lunga navigazione nei Mari del Sud, o più semplicemente uscire dalle Colonne d'Ercole e traversare un oceano, è senza dubbio uno dei sogni più ambiti nel cassetto del velista.

Pochi in realtà riescono davvero a realizzarlo, per le più svariate motivazioni. Io appartengo all'esigua schiera dei "fortunati": a bordo della mia barca a vela, *Malaika*⁵, insieme a due affiatati e fidati compagni, lasciai il molo del marina di Albarella nel primo pomeriggio del 29 giugno 2008, per farvi ritorno dopo due anni, il 27 giugno 2010, con **32.000 miglia** sulla chiglia, **tre oceani** (Atlantico, Pacifico e Indiano) e **sette mari** (Mar Mediterraneo, Mar dei Caraibi, Mar dei Coralli, Mare di Arafura, Mar della Cina Meridionale, Mar Arabico, Mar Rosso) lasciati a poppa e i riflessi di acque turchesi e cristalline, isolette coperte di palme, fondali variopinti e brulicanti di vita ancora stampati negli occhi.

Ora, se consideriamo che non ero certamente un velista oceanico e che le mie capacità ed esperienze nautiche non erano superiori a quelle di molti giovani ed esperti velisti italiani, ma ero solo un neopensionato sessantenne, la conclusione è semplice: così difficile non è!

L'oceano è quindi alla portata di tutti? Io credo di sì. Se non proprio di tutti, certamente di *quasi* tutti. Con questo breve libro vorrei trasmettere, a chi avrà il tempo e la costanza di leggerlo, alcuni consigli e informazioni che potrebbero tornare utili nella preparazione e nella realizzazione di un programma di navigazione oceanica.

La barca

Una barca a vela sarà la componente principale ed essenziale del vostro programma oceanico. Questo è ovvio. Ma *quale* barca?

Tutte le barche sono potenzialmente adatte a una navigazione oceanica, sempre che siano in ottimo stato strutturale e armate e attrezzate in modo adeguato. Escluderei unicamente gli scafi pensati, progettati e costruiti specificamente per le regate *in-shore*, troppo leggeri e fragili al nostro scopo.

Sebbene non esista la barca “ideale” per una navigazione oceanica, alcune caratteristiche di base possono essere comunque individuate.

Monoscafo o catamarano?

È un quesito questo che ha da sempre infiammato le discussioni di banchina, i blog o gli articoli sulle riviste di settore. È una scelta di vita! C'è chi non rinuncerebbe mai, per nessuna ragione al mondo, a un monoscafo, perché considera i catamarani dei camper acquatici, insicuri e poco bolinieri. Chi invece, convertito a questo nuovo modo di andar per mare, considera i monoscafi barche ormai sorpassate, lente, poco spaziose, traballanti e sempre inclinate su di un fianco, poco adatte all'esplorazione degli atolli e dei reef dei Mari del Sud.

Come sempre succede, ciascuna delle due categorie di scafo ha i suoi pro e contro. Per quanto mi riguarda, sono fautore del monoscafo e quindi i miei giudizi in merito sono un po' di parte!

Il **monoscafo** ha, a mio avviso, i seguenti punti in favore-sfavore:

- è più sicuro in quanto, se anche dovesse scuffiare e fare un 360°, ritornerà

sempre in piedi (a meno che non abbia perso il bulbo contro un container semiaffondato o contro una testa di corallo);

- bolina meglio e urta meno sull'onda;
- trasmette sensazioni più forti a chi ricerca in una crociera oceanica non solo l'occasione di visitare luoghi esotici e da sogno, ma anche il piacere della navigazione a vela;
- è più lento nelle andature di lasco;
- soffre di più il mare incrociato e le onde di traversia alla fonda.



Malaika⁵ in navigazione.

Il catamarano:

- è molto spazioso e stabile sull'onda;
- è veloce nelle andature di traverso-lasco;
- ha due motori e due timoni e quindi può superare più facilmente le situazioni di emergenza create dall'avaria di uno dei due componenti;
- pesca poco e quindi permette di avvicinarsi maggiormente alle spiagge e ai reef o di entrare più facilmente nelle *passes*;
- richiede una certa attenzione nella gestione della velatura perché, nel malaugurato caso di scuffia, non è più in grado di raddrizzarsi autonomamente;
- stringe poco il vento e urta molto sull'onda di prua;
- a parità di lunghezza costano più dei monoscafi, ma se il paragone lo si fa

sulle volumetrie degli interni o sulle aree fruibili in coperta, le due tipologie si equivalgono.

La scelta sarà quindi molto difficile e generalmente si finirà per optare la soluzione che si conosce meglio.

I materiali

A mio parere l'**alluminio** è il materiale migliore: leggero, molto robusto e, al giorno d'oggi, facilmente riparabile ovunque nel mondo. I problemi di elettrolisi, che un tempo affliggevano le barche di questo tipo, sono oggi scomparsi grazie alle nuove leghe utilizzate dalla cantieristica (soprattutto francese) e alle precauzioni prese in fase progettuale e costruttiva, allo scopo di eliminare la dispersione di correnti vaganti. Unico difetto: le barche in alluminio costano circa il 40% in più di quelle in vetroresina e, se non sono ben coibentate, risultano un po' rumorose e calde.

Secondo in graduatoria, ma solo per barche di una certa dimensione, metterei l'**acciaio**. Facile da riparare e molto robusto, tuttavia richiede una manutenzione periodica, accurata e piuttosto costosa, altrimenti in pochi anni un bellissimo yacht si potrebbe trasformare in un ammasso di lamiera arrugginita.

In terza posizione vedo la *evergreen vetroresina in laminato pieno*, che tutti conosciamo. Se ben progettate, ben costruite e ben tenute, le barche in vetroresina sono praticamente eterne. La tanto temuta osmosi è un fenomeno ormai molto noto, trattabile o prevenibile con spese abbastanza contenute. Con un po' di manualità piccole rotture potranno essere facilmente riparate *on board*, mentre interventi più radicali potranno essere effettuati in qualsiasi cantiere, anche nelle località più remote.



Una bella barca in alluminio, ben attrezzata per le navigazioni oceaniche.

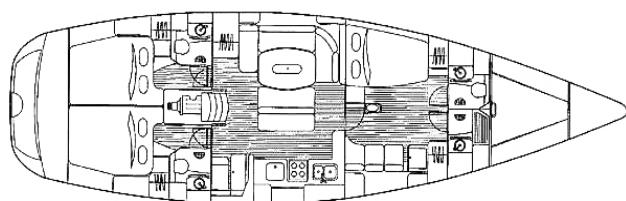
Decisamente in fondo alla classifica metterei il **legno**, che richiede una cura e una manutenzione continua e costosa, e i **laminati a sandwich**, troppo delicati e difficili da riparare.

La dimensione

Dipenderà dal numero di persone di cui sarà composto l'equipaggio base. Nel caso di una coppia, la dimensione ideale, per una barca tradizionale (monoscafo), sarà di 10-12 metri: abbastanza comoda e spaziosa ma al contempo non troppo difficile da manovrare. Per un equipaggio di tre o quattro amici, con rispettive mogli o compagnie e amici in visita, la più indicata sarà una barca un po' più grande e comoda, sui 12-18 metri per un monoscafo o 12-15 metri nel caso di un catamarano. Un navigatore solitario starà più comodo e a suo agio su una barca più piccola, da 8 a 10 metri.

Il numero di cabine

L'ideale è che ognuno, oppure ogni coppia, disponga di una cabina con bagno, più una cabina (meglio se con servizio) per gli eventuali ospiti. Un minimo di privacy a bordo è essenziale. Quando condividere uno spazio angusto per tanto tempo diventerà per voi pesante e quasi insopportabile, andrete a cercare l'intimità della vostra cabina, per poter smaltire un po' di insofferenza e rigenerare le batterie. Nel nostro caso, ad esempio, tre uomini a bordo ognuno con cabina personale e bagno *en suite*, siamo andati alla grande. Con ospiti e/o



Il layout di *Malaika*⁵.

temporanei membri di equipaggio aggiunti, il comfort è invece diminuito drasticamente e il nervosismo è salito alle stelle!

L'armo

Anche qui siamo di fronte a due distinte linee di pensiero: **sloop** o **ketch**, monoalbero o armo frazionato. L'armo frazionato era molto diffuso sino a

qualche anno fa, mentre ora ha perso un po' del suo smalto e lo si vede solo su barche molto tradizionali, tipo Amel per intenderci, o molto grandi. Ha il vantaggio di avere vele più piccole e quindi più facili da gestire e permette una più ampia gamma di regolazioni. Per contro ha un costo più elevato e una efficienza ridotta.

Come avrete capito raccomanderei lo sloop e in particolare la variante a **cutter**, con genoa e trinchetta ambedue su rullatore, bompresso abbastanza lungo e robusto per un gennaker o MPS.

Per quanto riguarda la randa, la **full batten** con carrelli e **lazy bag** è certamente una buona scelta, performante e sicura. Richiede un po' di impegno per la presa dei terzaroli ed è quindi più adatta per un equipaggio esperto e numeroso. Per poter essere manovrata con facilità dovrà avere i carrelli a sfera su rotaia, invece dei più classici cursori in canaletta e un circuito di borose tale da consentire la presa dei terzaroli dal pozzetto.

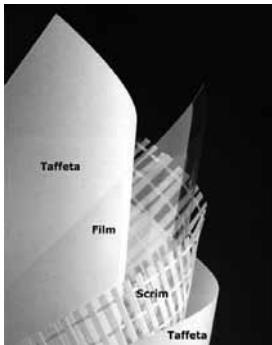
La **randa avvolgibile nell'albero**, presente nella mia barca, è una soluzione meno performante ma certamente molto pratica e facile da gestire. Sarà possibile ridurre tela – azione che sarà necessario ripetere spesso, sia di giorno che di notte – senza dover sventare e quindi esporsi al vento e all'onda oceanica, quasi sempre piuttosto alta e formata. Per quanto riguarda la sicurezza, bisognerà stare molto attenti a come la si manovra, ma una volta capito il meccanismo e fatta la necessaria pratica, sarà difficile metterla in crisi. Non dimentichiamo che si navigherà quasi sempre con venti portanti e quindi il ruolo della randa sarà piuttosto irrilevante.

Una terza soluzione, che potrebbe essere un buon compromesso tra le due precedenti, è la **randa avvolgibile nel boma**. È un sistema piuttosto delicato (necessita di una rotaia distaccata dall'albero), di non facile manovra (per avvolgerla bisogna sventare la vela e tenere il boma perfettamente ortogonale all'albero) e costoso e perciò poche sono le barche con questo tipo di armo.

Le vele

Costituiranno il motore della vostra barca e quindi dovranno essere performanti e robustissime. Con molta probabilità saranno destinate a resistere per tutta la durata della vostra navigazione oceanica, non essendo scontata né facile la reperibilità di nuove vele nel caso vogliate sostituirlle.

Il materiale più idoneo per la costruzione di randa, genoa e trinchetta è il **cruising laminate**, laminato di poliestere Mylar (una rete di fili di poliestere



La struttura del *cruising laminate*.

o Pentex, laminata tra uno o due strati di Mylar e protetta all'esterno da due strati di taffetà), che unisce una discreta indeformabilità sotto sforzo a una durata accettabile. Oggi sul mercato esistono materiali più moderni, leggeri e performanti, ma ho qualche dubbio sulla loro resistenza a un uso gravoso e prolungato come quello cui andrete incontro.

Il taglio dovrà essere possibilmente **triradiale**, il più indicato per questo tipo di tessuto. Particolare cura dovrà essere fatta dal velaio nelle cuciture (multiple e con il filo migliore disponibile, ad alta resistenza ai raggi UV) e nei rinforzi sulle bugne. Indispensabili saranno le bande di protezione antiUV che dovranno essere ben coprenti, confezionate con materiale molto resistente (ottimo anche se un po' pesante il Sunbrella), ben cucite e ben incollate.

La **randa**, come già accennato, potrà essere stecchata su carrelli o avvolgibile. Non si chiederanno a questa vela particolari performance, dato che la maggior parte della navigazione probabilmente avrà venti portanti e pertanto si dovrà preferire una tipologia e costruzione robusta e affidabile.



Genoa tangonato e gennaker a prua e poca randa per navigare nell'aliseo.

Il **genoa** diventerà invece il vero propulsore della vostra barca, una volta che sarete entrati nella fascia degli alisei. Dovrà essere quindi una vela generosa, con forte sovrapposizione e montata su di un avvolgitore di dimensioni leggermente ridondanti. Come taglio raccomanderei quello a bugna piuttosto alta (non un vero yankee, ma una via di mezzo), che non prenderà troppa acqua nelle oscillazioni laterali e si adatterà meglio alla tangonatura (navigando con vento portante su mare molto agitato sarà necessario bordare il genoa sul tangone, ben quadrato, in modo da ridurre gli sbattimenti).

La **trinchetta**, costruita con materiale più pesante di quello adoperato per il genoa e montata anch'essa su avvolgitore, avrà preferibilmente un taglio a yankee, con bugna alta.

Per le vele di prua si potrà scegliere tra **gennaker**, **spinnaker** o *Parasailor*[®], una vela di gran moda tra i partecipanti all'ARC. Sulla base della mia esperienza, opterei per un gennaker, una vela più facile da portare con equipaggio ridotto e meno costosa (del *Parasailor*[®]). Il materiale potrà essere un semplice nylon da 1,5 once con taglio triradiale. Se opportunamente progettato e tagliato, il gennaker si potrà montare su di un "frullone", che dovrà essere però di dimensioni generose per ridurre gli sforzi di manovra in caso di vento sostenuto. Noi abbiamo provato ambedue i sistemi, ma ci siamo trovati meglio con la calza, che quindi consiglio fortemente. È una vela che adopererete molto e vi darà tante soddisfazioni (e qualche dolore): scegliete quindi un bel design e i colori giusti, e trattatela sempre con grande attenzione!

Il pozzetto

Il pozzetto centrale è certamente più sicuro ma adatto solo a grandi imbarcazioni, oltre i 12 metri, altrimenti risulta angusto e scomodo nei movimenti. Il pozzetto a poppa è forse meno sicuro ma assai comodo, soprattutto nei climi caldi tropicali.

Trovo la soluzione di *Malaika*⁵ un buon compromesso: il pozzetto è a poppa ma quasi diviso in due aree distinte dal restringimento in corrispondenza degli alloggi dei grandi winch primari e delle due ruote timone. Seduti nella parte più interna, ci si sente molto protetti, come in un pozzetto centrale, mentre al momento del bagno, di un'immersione o nella fortunata necessità di tirare a bordo un bel tonno da 15 kg, l'accesso al mare dalla poppa aperta e a gradoni sarà molto apprezzato.

Irrinunciabili poi saranno lo sprayhood e il bimini, che noi abbiamo tenuto sempre montato, per due anni.

La deriva

Per navigazioni in acque tropicali, tra reef, *passes* e lagune, la soluzione ideale è la **deriva mobile**. Molte barche francesi, soprattutto in alluminio, sono dotate di questo tipo di deriva (*deriveur*). Quando si andrà a urtare su una testa di corallo, (e vi succederà, credetemi, vi succederà), la deriva e i timoni si alzeranno e voi passerete indenni. Purtroppo in Italia barche con deriva mobile se ne vedono pochissime e quindi è una soluzione poco conosciuta.

Sconsiglio nel modo più categorico derive e bulbi molto profondi e sofisticati, come le derive in scatolato con siluro in piombo. Considerate, infatti, che per la maggior parte della vostra crociera navigherete con venti portanti e quindi un bulbo pesante e profondo non vi sarà di particolare utilità, mentre vi ostacolerà notevolmente nelle entrate nelle *passes* o nell'avvicinamento alle zone di ancoraggio in mezzo a reef e teste di corallo. Un qualsiasi piccolo urto potrebbe compromettere l'integrità del collegamento allo scafo o, in casi estremi, causarne il tragico distacco (come è successo qualche anno fa a una barca italiana nell'oceano Indiano).



Il bulbo a basso pescaggio di *Malaika*⁵.

Una soluzione intermedia è il bulbo lungo e a basso pescaggio, come quello di *Malaika*⁵ (che pesca 1,80 metri). Al vangaggio del basso pescaggio si aggiunge quello di una base di appoggio più lunga e larga, e quindi un collegamento allo scafo più robusto, e di maggiore stabilità di rotta, importantissima nelle navigazioni con venti portanti e con onda formata.

Il timone

Potrà essere dotato di skeg (soluzione ideale ma presente solo su barche molto tradizionali o particolarmente costose) o semplicemente sospeso (la maggior parte dei casi). Quest'ultimo sistema è piuttosto vulnerabile, soprattutto se l'asse è in tubo d'acciaio o d'alluminio, che in caso di urto contro un container semiaffondato o una testa di corallo, si potrebbe piegare o addirittura tranciare, con conseguenze catastrofiche. *Malaika*⁵ ha un asse timone in pieno di vetroresina (*epoxy*) di oltre 10 centimetri di diametro ed è pertanto flessibile e molto robusto.



Timone con lo skeg, una soluzione oramai rara ma molto sicura.

Il motore

Il motore sarà certamente un diesel e per lo più si tratterà di un Volvo Penta o di uno Yanmar. Sono ambedue motori molto robusti e affidabili, prodotti in migliaia se non milioni di esemplari e distribuiti in tutto il mondo. Un altro motore marino molto diffuso, soprattutto nel Sud est asiatico, è l'ottimo Kubota che da noi però è quasi sconosciuto. Sarà importante comunque controllare che le reali condizioni meccaniche e funzionali del motore siano buone e, qualora così non fosse, si dovrà provvedere a un suo ricondizionamento.

In ogni caso, come dice il mio caro amico Luigi, **la barca migliore è quella che più vi piace.**