



*Forse una parola definitiva sulle procedure per il recupero
Uomo A Mare?
Inoltre due interventi di G. Basile*

Sulla rivista americana SAIL di dicembre 2005 è apparso un interessante articolo sulle prove fatte lungo un periodo di ben 12 anni sulle tecniche per il recupero UAM.

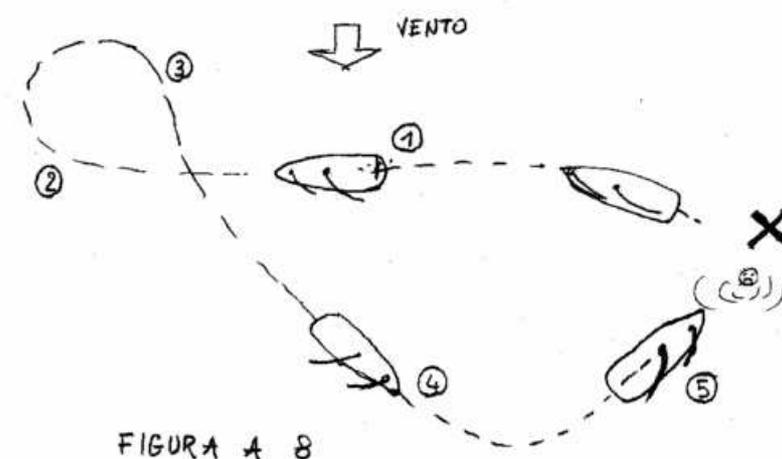
I risultati sono stati pubblicati sul sito www.cobevent.com. Dei volontari sono stati recuperati 300 volte con venti fino a 36 nodi, di giorno e di notte, utilizzando 40 diverse attrezzature.

L'articolo fa un interessante resoconto dei risultati delle prove.

Qui vogliamo solo segnalare una considerazione importante relativo alla manovra per ritornare all'UAM.

John Connolly, co-autore dell'articolo, dice che sebbene abbia insegnato l'approccio tradizionale della figura a 8 per ben 21 anni, i risultati delle prove lo hanno convinto di cambiare con il più semplice metodo del "Deep Beam Reach", che potremmo tradurre con "Poggiata Decisa".

La figura a 8



La procedura classica della figura a 8 è:

1. Portarsi al traverso
2. Allontanarsi di 3-4 lunghezze dall'UAM

3. Virare
4. Ritornare col vento al giardinetto
5. Puntare all'UAM di bolina

Poggiata Decisa



La procedura invece della Poggiata Decisa è:

1. Poggiare portandoti con il vento 10-20° a poppavia del traverso
2. Allontanarsi di 3-4 lunghezze dall'UAM
3. Virare
4. Puntare all'UAM di bolina

I vantaggi di questo metodo sono:

- Semplicità, due soli bordi invece di tre
- Velocità, la barca ritorna al malcapitato più rapidamente
- Precisione, dopo la virata il timoniere si orienta semplicemente puntando alla vittima
- Facilità, è più facile da farsi

Per maggiori informazioni vedi www.sailmagazine.com.

Noi abbiamo fatte delle prove rapide, purtroppo con poco vento, e l'approccio Poggiata Decisa ci è sembrato facilissimo. Ci ripromettiamo di fare una prova completa con condizioni di tempo più interessanti.

Giulio Mazzolini

Un commento di Giancarlo Basile

Caro Presidente,

ho letto attentamente il documento e mi sembra che vada bene così com'è. Ho pensato a qualche altra possibile traduzione del "deep beam reach" e sono giunto alla conclusione che la sua interpretazione è quella che rende meglio l'idea della manovra, la quale è caratterizzata appunto da una immediata e decisa poggiate iniziale, quale che sia l'andatura, fatta eccezione, ovviamente, per quella al gran lasco.

Forse sarebbe bene precisare che i 10-20° a poppavia del traverso si riferiscono al vento apparente, quello mostrato dal windex, ai quali corrispondono circa 40-50° a poppavia del traverso con riferimento al vento reale, che sono quelli giusti per tornare di bolina comoda verso il naufrago.

E' certamente una manovra semplice da eseguire. Negli ultimi 10-12 anni io ho propugnato la manovra del "quick stop", caldeggiata dall' ORC (Ocean Racing Club) e ora dall'ISAF, che era stata a lungo sperimentata all'Accademia Navale USA. Rispetto a quella della "poggiate decisa" ha il vantaggio di far restare la barca nelle immediate vicinanze del naufrago, ma è più laboriosa, prevedendo una virata ed una abbattuta, oltre all'ammainata (o rollata) del genoa, che tuttavia credo sia opportuna specialmente se il vento è forte, in quanto il conseguente forte fileggiamento della vela disturba non poco nella delicata fase finale.

C'è poi la questione dell'opportunità che il naufrago venga recuperato a bordo da sottovento o da sopravvento. Io sono favorevole al sottovento, almeno per le barche a vela che, con la loro pinna di deriva, scarrocciano relativamente poco addosso al naufrago. Ciò non vale per un motoscafo che rischia di passarci letteralmente sopra. Ma non mancano i sostenitori del sopravvento anche per le barche a vela.

Una cosa è certa: la manovra peggiore è quella richiesta dalle Capitanerie di Porto per il rilascio della patente..... Una decina d'anni fa provai con ogni mezzo a farla sostituire con la "quick stop", ma feci un buco nell'acqua!

Cordiali saluti.

Giancarlo Basile

Il quick stop, un intervento di G. Basile

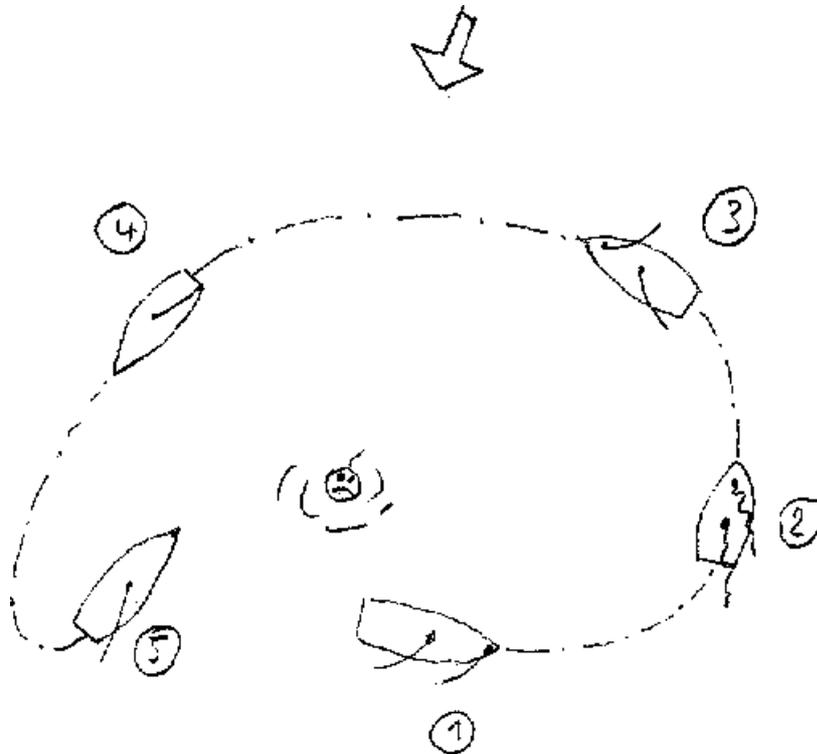


Figura 1: Il quick stop

1. Uomo a mare
2. Si va all'orza
3. Si vira lasciando il fiocco al collo
4. Si stramba
5. Si ritorna all'orza portandosi sopravento al naufrago

Sono interessanti le sperimentazioni per l'emergenza dell'uomo a mare, la più frequente.

A questo proposito ho letto un articolo istruttivo in internet, intitolato "Overboard Downwind: The Nightmare", che ho trovato su <http://sailmag.com/overboarddownwind/>.

E' descritta la situazione più difficile, quella dell'uomo a mare correndo sotto spinnaker, realmente vissuta.

Come ho avuto modo di scriverle, io sono favorevole al metodo del quick stop, che non è un'invenzione recente, essendo quello normalmente messo in pratica al tempo dei velieri, almeno per quanto riguarda la prima fase della manovra.

Si tratta in pratica di venire immediatamente all'orza qualunque sia l'andatura e l'invelatura, spinnaker compreso per fermare prima possibile la barca. Mentre il veliero subito dopo si metteva in panna e ammainava un'imbarcazione per recuperare il naufrago che si veniva a trovare sottovento a quattro o cinque lunghezze del bastimento, l'imbarcazione moderna prosegue virando rapidamente con la vela (o le vele) di prua a collo, che subito dopo viene ammainata o avvolta, restando solo con la randa mentre si dirige col vento in poppa fino ad avere il naufrago al traverso.

A questo punto si torna all'orza, cercando di fermarsi con la prua al vento accanto a lui. Il motore verrà avviato e tenuto in folle azionandolo, per correggere una manovra non ben riuscita, con molta attenzione al naufrago e ad eventuali cavi in acqua che possono facilmente finire nell'elica.

Fare l'avvicinamento finale con la sola randa aiuta parecchio: lo si fa con più calma e precisione, oltre a rimanere più facilmente con la prua al vento per la successiva fase di recupero a bordo del naufrago,

senza il genoa che dà parecchio fastidio in quella situazione. Ho più volte sperimentato questa manovra (consigliata dall'ISAF) ed ho scritto vari articoli in proposito su Bolina. In ogni caso tutto è perfetibile, sperimentare nuove manovre è sempre bene, l'importante è non ignorare il problema come fa la stragrande maggioranza dei velisti di oggi, e non prendere per buona la manovra richiesta dagli esaminatori quando si fa la prova pratica per la patente nautica: quella è la peggiore possibile!

Giancarlo Basile