



**LAVAGGIO IMBARCAZIONI A DOMICILIO**

Ambienti brillanti e sanificati... per vivere senza pensieri!

AquaLuxe Atelier

## **È sicuro dormire in rada**

Spesso ci si chiede quanto può essere sicuro dormire in rada. La risposta è che è sicuro tanto quanto dormire in porto. Se si usa la testa e si provvede a mettere in sicurezza la barca, una rada ben protetta è come un buon porto, con la differenza che la barca soffre di meno perché prende sempre il vento di prua. Tuttavia, in rada succede di tutto e come il vento si alza leggermente si vede ogni tipo di incidente, ma ciò non dipende dal fatto che la rada sia poco sicura, ma dal fatto che molti skipper non sono in grado di fare quello che stanno facendo e combinano guai alla loro barca e, purtroppo, a quella degli altri. Questi di solito sono gli stessi che combinano guai quando cercano di ormeggiare in porto appena c'è un po' di vento.

Alcuni di noi fanno della rada un modo di vivere e quando arrivano in un posto non pensano neanche di andare in porto. In rada fa meno caldo, non ci sono odori e rumori, la mattina quando ci si sveglia, se ci si sveglia presto, si può fare subito il bagno. Non ultimo, una decina di notti in rada durante la crociera estiva abbassano notevolmente il costo di questa. Alcuni si chiederanno perché parlare di dormire in rada e non più semplicemente di stare in rada? Le due cose sono molto diverse. Passare una giornata in rada richiede meno accortezze del dormirvi. Durante il giorno siamo svegli e attenti: un cambiamento meteo, una grossa nave che passa all'orizzonte, un qualunque altro fattore di disturbo viene avvistato, analizzato e lo skipper può prendere le dovute precauzioni volta per volta. Di notte, invece, a meno che non si vogliano fare turni di guardia, il che cozza con il concetto di vacanza, il livello di sicurezza dev'essere aumentato. Quando si arriva in una rada affollata, soprattutto se è già buio, si preferisca una posizione defilata che permetta di fuggire facilmente all'occorrenza. Bisogna far sì che anche se dovesse succedere qualcosa che possa costituire un pericolo più o meno grave, la barca sia pronta ad affrontarlo senza l'intervento immediato del suo equipaggio. Questo richiede un buon livello di preparazione, vediamo insieme quale.

## **Scegliere la rada**

Scegliere bene la rada dove passare la notte è il primo passo fondamentale per passare una piacevole serata alla fonda. Di notte riuscire a valutare quanta catena si sta dando è più difficile che farlo di giorno. In questa situazione avere delle maglie colorate che indichino quanta catena è stata data può essere di grande aiuto. In basso. Se si arriva in rada di giorno e il fondale non è molto profondo, potrebbe essere una buona idea scendere per fare controllare com'è

posizionata l'ancora. Ogni decisione inerente a quale rada scegliere è condizionata dalle previsioni meteo, che sono la prima cosa che dobbiamo avere. Con previsioni buone e situazione stabile sceglieremo una rada riparata dai venti dominanti della zona. Se invece la situazione è instabile e si prevede cattivo tempo, allora la scelta della rada diventa più complessa e bisogna cercare un posto dove si sarà riparati dal mare più che dal vento. Nel decidere dove, si deve tenere conto anche del vento che ha soffiato nei giorni precedenti: se c'è stato un forte vento di libeccio e ora ce n'è uno di maestrale dobbiamo trovare una rada che sia riparata da entrambi questi venti, perché avremo mare vivo in crescita da maestrale e mare morto che incrocerà quello vivo da libeccio.

### **Caratteristiche della rada**

La rada dev'essere ben protetta almeno su due lati e dev'essere sufficientemente larga da permettere alla barca di girare a 360° intorno all'ancora. Diversamente saremo costretti a mettere cima a terra. In ogni caso non si passa la notte, a meno che le previsioni non siano ottime, in una rada stretta dove manovrare è difficoltoso.

### **Le navi**

Nel considerare le caratteristiche della rada dobbiamo valutare anche il passaggio delle navi. Se di fronte alla rada passano navi mercantili o navi passeggeri, dobbiamo considerare che queste alzano onde anche importanti che ci arriveranno addosso. La cosa non costituirà un grave problema sino a quando ci sarà la brezza da mare. Con la brezza la barca si metterà con la prua verso mare e in questa posizione affronterà le onde delle navi di passaggio, una cosa poco piacevole, ma accettabile. Nel momento in cui la brezza dovesse calare e la barca dovesse mettersi di traverso al mare, le onde che arrivano ci prenderebbero di lato con conseguenze anche spiacevoli per chi è all'interno della barca e non è preparato all'evento.

### **Il fondale**

La rada per la notte la scegliamo sulla carta nautica e tra le cose che valuteremo c'è anche il fondale. Il fondale migliore è quello di sabbia, il peggiore è quello di posidonia perché l'ancora scivola sulle alghe e ha grandi difficoltà a fare presa. Se nella rada da noi scelta la carta nautica segna roccia, sarà indispensabile predisporre un grippiale. Per quello che riguarda la profondità, la situazione migliore è una rada con un fondale che non vada oltre i dieci metri e non sia meno di tre o quattro metri. Un fondale troppo alto non ci permetterà di stendere un abbondante calumo; un fondale troppo basso rischierà di darci problemi nel caso di onde: queste, provenienti da fondali molto più alti, arrivate a un fondale di tre metri tenderanno a salire diventando, dentro la rada, molto più alte di quello che erano in mare.

### **Affollamento**

A volte ci sono rade che sembrano porti, non perché sono particolarmente protette, ma perché sono particolarmente affollate. Si consideri che maggiore è il numero delle barche presenti in una rada, più alte sono le possibilità di avere problemi causati dalle altre barche. Quando ci si dispone in rada si deve pensare in termini di ruote. Ogni barca, al girare del vento, forma una ruota che ha come centro l'ancora. Questa ruota non dev'essere su bassi fondali, rocce, o troppo vicina al centro di quella di un'altra barca. Le barche "alla ruota" non si scontrano se hanno una lunghezza di calumo simile, per questo quando ci sono molte barche in rada ci si deve attenere alla regola di dare catena per tre, massimo quattro volte il fondale.

## Preparazione

Il nostro livello di preparazione per entrare in rada deve salire in rapporto alle difficoltà che si prevede di trovare dentro. Situazione tranquilla: giorno, poco vento, niente mare, poche barche, fondale di sabbia. Elementi negativi che richiedono maggiore attenzione: tramonto o notte, vento sopra gli 8-9 nodi, piccole onde, rada affollata, rada stretta. Più numerosi sono gli elementi negativi presenti, maggiore dovrà essere il nostro livello di preparazione. Nella situazione peggiore, ovvero entrata di notte in una rada affollata con vento di una decina di nodi o più e piccole onde da mare, entreremo molto preparati e con molta prudenza. Operazioni da fare prima di entrare nella rada:

- a) controllare il funzionamento del verricello
- b) ancora in posizione di varo
- c) uomo a prua con torcia o faro di profondità
- d) un paio di parabordi per lato posti a centro barca
- e) consolle degli strumenti accesa, sullo schermo che controlla il timoniere ci deve essere l'ecoscandaglio.

## Scegliere la posizione

In una rada affollata la posizione migliore è quella defilata. Rimanere all'esterno verso mare del gruppo di barche alla fonda, significherà potersi allontanare velocemente nel caso se ne presenti la necessità. Nello scegliere il posto dove dare fonda:

- a) accertarsi che l'ancora non scenda su quella di qualche altra barca
- b) non dare un calumo eccessivo
- c) non dare ancora in prossimità di qualche barca che ha dato doppia ancora a prua e a poppa
- d) possibilmente dare ancora a qualche metro dalla poppa della barca più vicina.

Le calette profonde e strette sono molto belle, ma vanno utilizzate con prudenza. Per stare in una caletta di questo tipo bisogna stendere più cime a terra, se mette mare queste dovranno essere levate velocemente e ciò potrebbe essere un problema. Se l'ingresso della cala è stretto e il fondale basso le onde che vi arrivano saranno amplificate. In una cala di questo tipo, si deve essere certi che le previsioni meteo siano buone.

## Doppia ancora

Alcuni skipper, convinti di essere più sicuri, gettano un'ancora a prua e una a poppa. Tale pratica, in una rada stretta, è necessaria per non andare a finire a scogli, ma in una rada grande, dove la barca può fare la ruota, è una cosa pericolosa. Tutte le barche in rada gireranno al girare del vento, mentre la barca con due ancore rimarrà ferma; immancabilmente qualcuno le finirà contro. Per questo motivo prima di dare fondo bisogna controllare che nella nostra ruota non ci siano barche che hanno dato doppia ancora. Infatti, quando qualcuno in una rada ha avuto l'idea di mettere ancora a prua e poppa, il risultato è che in rada entrano meno barche e tutte devono stare lontano dalla barca con doppia ancora. Anche per lo skipper di questa è un problema perché come il vento gira, a meno che non salti di 180°, la sua barca lo prenderà al traverso

## L'ispezione

Se le condizioni lo permettono, ovvero se si arriva in rada di giorno, prima di dare ancora si faccia un giro d'ispezione della rada studiando i fondali. Questo permetterà allo skipper, in caso dovessero esserci problemi durante la notte, di avere un quadro della situazione più preciso, sapere dove può muoversi e da quale punto della rada è meglio stare lontani. Se ci sono, bisogna sapere dove sono gli scogli affioranti o semisommersi. Si cerchi anche di fissare nella

memoria l'uscita della rada, è una di quelle cose che potrebbero tornare utili nel caso ci si debba allontanare velocemente.

## **Fonda**

Per dare fonda ci si accerti di non essere sul calumo di nessuno e di non avere barche troppo vicine. Preferibilmente si dia fonda a qualche metro dalla poppa della barca più vicina, questo garantirà che il calumo non interferisca con quello dell'altra barca. Una volta scelta la posizione si dà fonda. Prima di dare ordine di far scendere l'ancora si rallenti molto, o, ancora meglio, ci si fermi. Si faccia scendere l'ancora sino a toccare il fondo. Una volta che l'ancora ha toccato il fondo, mentre si continua a filare catena, si fa marcia indietro lentamente cercando di risalire verso il vento; questo permetterà al calumo di stendersi bene. Quando si ferma la discesa della catena si continui con la marcia indietro finché non si vede che la barca è ferma totalmente, il che significa che l'ancora ha preso. In quel momento, per maggiore sicurezza, si dia un po' di gas senza esagerare. Se l'ancora tiene la manovra ha avuto esito positivo. Può capitare che la barca dapprima si fermi e poi ricominci ad arretrare. Prima di dichiarare l'ancoraggio fallito, si faccia arretrare la barca di una decina di metri, per escludere la possibilità che il calumo stia ancora stendendosi. Si ricordi che un'ancora che non tiene in genere salta sul fondale e questo si sente sulla catena. Ripetere l'ancoraggio Diversi skipper arrivano in rada come in un parcheggio auto: entrano, gettano l'ancora, e prima ancora che la barca sia ferma già hanno lasciato il timone e si stanno preparando per la serata. Uno skipper attento, per entrare in rada e terminare la manovra, ha bisogno di tempo, a volte molto tempo. Una volta data ancora, se la presa di questa non lo convince o se pensa di essersi avvicinato troppo a terra, non deve avere problemi a ripetere la manovra. L'attenzione con cui si sceglie il posto dove dare fondo e la cura con la quale si prepara la barca sono la garanzia che se dovrà muoversi velocemente, non ci sarà nulla a impedirglielo.

## **Barca ferma**

Dichiarata terminata la manovra c'è ancora qualcosa da fare:

- a) chiudere le luci di navigazione e accendere quelle di fonda
- b) fissare la ritenuta alla catena dell'ancora in modo semplice e facile da levare
- c) tirare su il motorino fuoribordo e se si ritiene opportuno anche il tender
- d) chiudere i serbatoi delle acque scure in modo da non scaricare a mare i liquami prodotti.

A questo punto, **buona rada e buon mare a tutti!**

Il Team di Nautic Clear