

Omaggio a Manfred Marktel

Tempesta in oceano

Una burrasca è l'evento più temuto da chi naviga, soprattutto se lo fa in solitario. L'esperienza, come vedremo in questo articolo, è quello che fa la differenza

di Manfred Marktel

7



SVN
lavelanelweb

Collana "Omaggio a Manfred Marktel" articolo n° 7
© riproduzione riservata

www.solovela.net



● In alto, il mare è in burrasca e le onde molto alte. Su questa mappa il cerchio blu indica il primo colpo di vento subito da Manfred che gli è costato 50 miglia. Nel cerchio rosso il secondo colpo di vento, la tempesta con venti superiori a 60 nodi e onde sopra i 10 metri che ha portato Manfred a scarrocciare per 100 miglia in 48 ore

Affrontare una burrasca con una barca da crociera è difficile. Affrontarla con la costa sottovento, alle difficoltà si somma la tensione. Ma quando i venti soffiano oltre i 60 nodi le condizioni divengono proibitive. Molti giornalisti e navigatori hanno parlato di questo problema, hanno scritto libri e articoli, hanno spiegato le teorie, hanno descritto come comportarsi. In qualche caso senza avere mai vissuto una tale esperienza. Quando si tratta di testimonianze dirette, i racconti fanno riferimento a situazioni specifiche, affrontate con scafi realizzati con materiali e progetti diversi, da skipper diversi per formazione e esperienza. È quindi difficile, salvo per quanto riguarda alcune elementari norme di sicurezza, stabilire regole e tecniche valide per ogni situazione. Io non mi sento in grado, e non mi compete, di pronunciarmi ed emettere sentenze su quello che si deve e quello che non si deve fare quando le situazioni diventano critiche. Tuttavia posso darvi qualche suggerimento e raccontarvi come io ho affrontato una tempesta forza undici.

La forza dell'uomo

È importante ricordarsi che di solito è l'uomo, e non la barca, che cede per primo. Ed è proprio in virtù di questa certezza, che preferisco evitare di parlare di barche più o meno resistenti, di vele più o meno adatte o di andature. Mi limito, attraverso il racconto delle mie esperienze, a darvi pochi suggerimenti di comportamento, a mio avviso fondamentali, non solo per superare una tempesta, ma anche una burrasca con venti poco più forti del solito, venti che



Il Maus la barca di Manfred Marktel

Progetto:		Van de Stadt	
Cantiere:		Cumulant - Harlingen NL	
Dimensioni:			
lunghezza scafo	m.	11,10	
larghezza	m.	3,35	
pescaggio	m.	1,80	
Materiale di costruzione		Acciaio	
Armo		cutter	
Serbatoio acqua	lt	350	
Serbatoio gasolio	lt	400	
Vele		10 vele	
Equipaggiamento		pilota automatico, timone a vento, dissalatore, riscaldamento, epirb, vhf, ssb ricetrasmittente, navtex, radar, windex, eolico, pannello solare, generatore a trascinamento	

si possono incontrare durante tutto l'anno anche in Mediterraneo. Preferisco ricavare dalla mia esperienza una serie di consigli, che magari non si trovano nei manuali di navigazione, ma che potranno tornare utili nel percorso di formazione di un marinaio.

Panico e supponenza: i peggiori nemici

La prima regola è banale ma imprescindibile: evitate di trovarvi in mezzo a una burrasca, oggi le previsioni meteorologiche ve lo consentono. Ma se il cattivo tempo arriva all'improvviso, la cosa più importante è quella di evitare il panico e anche la convinzione ottimistica di essere in grado di poter affrontare qualsiasi tempo. Si tratta di atteggiamenti pericolosi. Si deve invece preparare noi stessi e tenere la barca in efficienza e ordine. Dopo di che, fare quello che ho sempre fatto: attendere che passi. Le situazioni meteorologiche cambiano con velocità. In più di 35 anni di navigazione da diporto, non mi è successo molto spesso di dovere pensare a lungo a come uscire da una situazione di difficoltà. Spesso si è risolta da sola.

La prima burrasca

Il primo vento forte, che per la sua velocità poteva essere classificato burrasca, mi è capitato a metà degli anni 80: superava allegramente i 50 nodi, ma era una tramontana, e mi trovavo in vicinanza delle coste Liguri. Ricordo ancora oggi che il fiocco montato a quell'epoca - la randa era ben stivata sotto un copriranda - era troppo grande, la soluzione per me, e per tutti gli altri usciti quella domenica, era stata semplice: togliere la vela di prua, accendere il motore e percorrere lentamente le poche miglia che ci separavano dal porto. Eravamo molto eccitati per quel vento forza nove, pensavamo di aver superato la prova del fuoco, e che d'ora in poi avremmo potuto affrontare qualsiasi burrasca. Ma non era così: avevamo affrontato un vento potente, ma senza fetch. Al largo sarebbe stata tutta un'altra cosa. Avevamo vissuto una burrasca, certo, ma in condizioni ben diverse da quelle che avremmo trovato a poche miglia dalla costa con un vento anche inferiore. Nel 1997 un'esperienza ben diversa. Durante la prima crociera in solitario da Gibilterra verso le Azzorre, mi aveva sorpreso una bassa pressione, con venti che arrivavano da sud-ovest ed erano a livello



- Uno dei pericoli maggiori nelle basse latitudini sono gli iceberg alla deriva. Specialmente se non molto grandi e visibili, gli iceberg sono colpevoli di molti naufragi

... da tanto tempo fanno parte della tua Barca!

www.cecchi.it





● In alto una delle tante immagini di mare in burrasca scattate da Manfred. Al centro una tempesta si avvicina alle coste americane. Di lato Sandy, l'uragano che nel 2012 provocò danni ingenti sulle coste americane

di burrasca. A differenza di quando mi ero trovato in Liguria, dovevo affrontare anche l'onda lunga e ripida dell'Atlantico nord orientale. Il mare era veramente formato, almeno così sembrava a me che ero un novellino delle crociere d'altura. Proseguire verso le Azzorre era diventato impossibile, non potevo fare altro che mettermi alla prima cappa della mia vita e attendere. Rientrare a Gibilterra, dopo aver fatto 900 miglia mi sarebbe dispiaciuto, ne mancavano 150 a Ponta del Gada. Dopo altre ventiquattro ore, ero ancora là in mezzo, a dondolare e cavalcare le montagne russe, con il tempo che non si placava, e una situazione meteorologica statica, con una bassa pressione stazionaria proprio sopra le Azzorre.

Alla fine non ho avuto altra scelta: ho dovuto girare la prua e rientrare verso il Portogallo: una corsa tutta in discesa, in poppa per ben 550 miglia. Credo di essere stato l'unico velista, partito da Gibilterra e arrivato a Lagos, che dista 190 miglia, ad averci impiegato ben 14 giorni, e percorso più di 1.400 miglia. Un primato poco invidiabile, ma un'occasione che mi ha permesso di conoscere bene le qualità nautiche della mia barca. Ero dispiaciuto ma non deluso. Ero felice di essere arrivato, e pensavo che quello che avevo provato e appreso non era stato inutile. Molti anni dopo avrei scoperto quanto fosse stato prezioso. Analizzando a posteriori la situazione, posso dire che si trattava proprio di brutto tempo. È probabile che i venti superassero i 40 nodi, con onde oltre 5 metri, che frangevano su fronti abbastanza larghi; ma era una burrasca con la quale si poteva convivere, con onde che certamente non rischiavano di far fare la capriola alla barca.

I 50 urlanti esistono davvero

Superata anche quella seconda burrasca, per mia fortuna sono passati molti anni e ho affrontato diverse traversate dell'Atlantico, prima di essere sorpreso da quella tosta, quella che normalmente si vede solo nei film di serie B e che si spera di non dovere mai incontrare. Ed è infatti così. La





● In alto una suggestiva immagine di un mare in tempesta. Sopra la burrasca vista dalla barca di Manfred. Di lato, Manfred Marktel

maggioranza dei velisti non si avventurerà mai in latitudini estreme, quelle dei cosiddetti 40 ruggenti e 50 urlanti.

Purtroppo a me è capitata, non navigando al nord, ma nel profondo sud del nostro pianeta. La barca al momento della partenza era già ormeggiata in Brasile, ed era grande il mio desiderio di andare a visitare le isole antartiche. Ero partito da Salvador de Bahia per le isole Falklands. Dopo un periodo di soggiorno nella loro capitale, Port Stanley, ho diretto la prua del Maus a est sud est, verso la South Georgia, situata a 55 gradi sud: un'isola che, anche durante i mesi estivi, è coperta al 70% di neve e ghiaccio. Dopo una breve sosta mi ero rimesso in mare, volevo risalire lungo il meridiano 34° ovest verso nord e tornare ancora nei tropici.

Sono zone dove la velocità media del vento è vicina ai 30 nodi, dove per più del 20% del tempo imperverano bufere superiori a forza otto. Però anche là esistono giornate belle, con brezze che quasi quasi non fanno muovere la barca. Momenti di pausa, seguiti immancabilmente da bufere che, per la loro violenza, non fanno più avanzare le barche, se non nella direzione opposta a quella desiderata nel tentativo di fuggirle. Mi ero proprio infilato in una di quelle zone, cacciato nei guai con le mie mani, e nessuno me lo aveva chiesto. Se me la dovevo prendere con qualcuno, era solamente con me stesso. Appena partito dalla South Georgia, già dopo tre giorni, mi aveva dato il suo benvenuto. Il mare montava a vista d'occhio, il vento ululava nel sartiame e la barca,





● In alto e al centro, il Maus durante la burrasca. Di lato una burrasca affrontata su di un Class 40

invece di andare avanti, tornava lentamente verso sud. Come avrei saputo solo pochi giorni dopo, non era nient'altro che un assaggio di quello che entro breve tempo mi sarebbe piombato addosso.

Nella risalita verso nord, e arrivato a 44° Sud, il mio amico meteorologo Rafael di Las Palmas, me l'aveva annunciata: mi aveva detto che una bassa, profonda e veloce, con venti molto forti, oltre 60 nodi da nord, e mare con onde medie superiori a 25 piedi (7,5 m) d'altezza, era in avvicinamento. L'avevo saputo in anticipo, ma non avevo la possibilità di entrare in un porto, o di dirigermi verso una costa per ridossarmi. La terra più vicina si trovava a più di 400 miglia a sud ed era ancora l'isola da dove ero dovuto partire per l'avvicinarsi dell'autunno e dell'inverno australe. Altra possibilità, era rappresentata dalle Falklands a 1000 miglia ad ovest, tutte contro vento e mare, e una terza, ben più remota, l'arcipelago di Tristan de Cunha a 1.000 miglia a nord est della mia posizione. Non era possibile rifugiarsi, ma, in compenso, avevo a disposizione più di 20 ore per preparare la barca e attendere quello che era inevitabile. In una tale situazione il momento peggiore, quando non c'è scampo, è l'attesa. Un lasso di tempo così lungo, anche se accompagnato da lavori urgenti, frenetici e indispensabili per rendere la barca meno vulnerabile, diventa un'eternità. Ansie e aspettative, preoccupazioni e perché no, anche curiosità, si accavallano: si pensa come affrontare la situazione, s'immagina quello che deve arrivare.





● In queste tre fotografie, tre diverse barche in burrasca. Le prime due in alto sono barche impegnate nelle regate della Rolex. Sopra, invece, un'immagine presa da un video di una barca in legno che avanza in una burrasca molto forte

Finché finalmente il barometro inizia a scendere con sempre maggior velocità.

Nel mio caso era sceso da 1.025 a 992 mbar, e il vento iniziale di 25 nodi aveva iniziato la sua corsa verso l'alto, 35, 40, 50, 55 e oltre 60 nodi, e il mare? Impossibile descrivere lo spettacolo, grandioso e pauroso, che si presentava agli occhi. Ho visto e fotografato frangenti lunghi 200 m, chiazze di schiuma grandi come un campo da pallone, altezza delle onde che non si vorrebbe vedere né augurare ai peggiori nemici, ben oltre i 10 metri. In quel contesto, seguire una tattica descritta nei manuali di navigazione era per me impossibile: l'Antartico con i suoi ghiacciai, iceberg e growler era sottovento, e pertanto scappare a sei o sette nodi, come facevano i grandi navigatori, non era proprio raccomandabile. Mettermi alla cappa secca era pericoloso, perché rischiavo di farmi travolgere dalle onde che sarebbero arrivate al traverso; rischiavo anche di scarrocciare più velocemente degli eventuali iceberg alla deriva, andando incontro così a una collisione con ghiaccio duro come l'acciaio. Issare un pezzettino di randa non era possibile, ci sarebbe voluto una quarta mano oppure la randa svedese, avrei migliorato l'angolo al vento, ma mi sarei esposto al mare di traverso. Mettere in mare l'ancora galleggiante, mi avrebbe frenato troppo, e avrei adottato la misura solo come azione in extremis, e solo se la costa sottovento si fosse avvicinata troppo velocemente. Il mio timore infatti, riducendo troppo la velocità, era di fare la capriola come accaduto ad altri navigatori. Nel mio caso, seguendo l'istinto e l'esperienza, ho fatto l'unica cosa che ritenevo giusta: barra tutta all'orza e fiocco da tempesta cazzato a ferro: toccava alla barca sbrigarsela da sola. In questo modo avanzavo lentamente con il vento al giardinetto con prua 135° rispetto alla sua direzione. Si trattava in realtà di una deriva verso sud che mi ha fatto perdere un centinaio di miglia in quasi 48 ore. Salvando però la barca e la pelle.

Visto a posteriori, e considerando le mie condizioni, non posso criticarmi: avevo ridotto le probabilità di essere sommerso da qualche onda più cattiva di altre riducendo al minimo il rischio di rovesciarmi e di causare danni seri.

Laggiù, nel mare australe, mi trovavo e navigavo proprio nel nulla. In un raggio di 1.000 miglia non esistevano navi o aeroporti, e in caso di emergenza



... da tanto tempo fanno
parte della tua Barca!

www.cecchi.it



12 articoli per Manfred Marktel

Da dirigente di azienda si è trasformato in navigatore solitario. Ha navigato l'Atlantico in lungo e largo facendoci sognare con i suoi articoli su Solovela.

Una collana ne ricorda la sua capacità di fare, da uomo normale, cose eccezionali.

“12 articoli per Manfred” è un appuntamento da non perdere. I migliori articoli di Manfred Marktel raccolti in una collana che gli rende omaggio.

In allegato con le newsletter di SolovelaNet (accertati di essere iscritto)

non avrei potuto essere soccorso da nessuno. Nonostante tutto, la vita, prima, durante e dopo la tempesta, non si era fermata, era rimasta concentrata alle minime attività indispensabili. Ho sempre avuto molta fiducia nelle qualità marine e nella solidità del mio Maus. Con i paglioli ben fissati, tutte le cose necessarie stivate alla perfezione, non rischiavo di trovarmi oggetti volanti mentre le onde esplodevano all'esterno e coricavano lo scafo pericolosamente.

Non rinunciare al nutrimento

Ma anche in momenti d'apparente sconforto totale, in mezzo a un contesto ambientale assai opprimente, esiste la necessità di mangiare, bere e dormire. A questo scopo avevo riempito il thermos fino all'orlo con del tè bollente, zuccherato al quadruplo del necessario, avevo bollito una scorta di patate e affettata una buona quantità di prosciutto.

Il corpo umano si abitua a tutto, ai movimenti del mezzo e ai disagi del tempo, all'umidità e al freddo esterno. Ogni skipper si abitua e spera in silenzio che la tempesta passi velocemente, ed è così che ho affrontato l'attesa, l'inizio, il culmine e la stanca del maltempo. Adesso che sono qui, adesso che ho navigato per 3.500 miglia nei 40 ruggenti e 50 urlanti, adesso che sono tornato nei Tropici e a casa, posso raccontare la storia e sono felice di aver superato la situazione. L'ho superata grazie alla mia barca meravigliosa, grazie alla sua semplicità d'armo e accessori, grazie all'esperienza fatta in precedenza, e grazie al mio angelo custode. Ho scritto all'inizio che non posso e non voglio consigliare una o l'altra barca, uno o l'altro accessorio, perché tutti sono convinti che il proprio mezzo sia il migliore. Ho raccontato la mia esperienza. Ma un consiglio lo voglio dare. Non fidatevi di chi dice che il rollafiocco è sufficiente. Tenete a bordo un fiocco da tempesta. Se anche lo userete una sola volta nella vostra vita, sarà stata quella giusta, in cui ha fatto il suo dovere, togliendo voi stessi e la barca da qualche pasticcio. ●



collana
offerta da



Per la collana “Omaggio a Marktel” sono stati pubblicati 6 articoli. Cliccando sulle copertine si accede alla pagina di download di tutti gli articoli della collana

Edicola



www.solovela.net

I numeri digitali

Gli articoli verticali



I costi del recupero



50 anni di Dufour



Strarizzare e strapoggiare



I file Grib



Issare lo Spy



Lo spurgo del motore



SVN 23



Annuario



SVN 22

Video prova- Dufour 350 Grand Large



I nostri video



Dehler 38



Elan E5



Dufour 335 GL



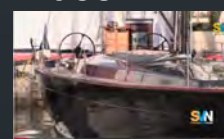
Dufour 410 GL



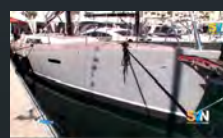
Bavaria 46 Vision



RM 1260



Tofinou 16



Centurion 57



Nautitech 482



Elan 350



Hanse 345



Nautitech 482



Grand Soleil 43



Tofinou 12



Sun Odyssey 469



Comet 41S

... da tanto tempo fanno parte della tua Barca!

www.cecchi.it





un network con 6
media digitali in
sinergia tra loro

notizie - video - articoli - prove in mare - newsletter - grandi eventi - regate - speciali - servizi - usato - notizie

il 1° media di vela in Italia



Roma - Sanremo - Malta - Pantelleria - Watford - La Rochelle
una redazione interamente virtuale

www.solovela.net