Riepilogo

Introduzione alle andature di cappa con configurazioni e procedure di sicurezza per la burrasca.

Tipologie di andature
Spiegazione della cappa filante e inerte per fermare la barca.

Cappa secca e recupero
Utilizzo dell'ancora galleggiante e riposo per l'equipaggio.

Preparativi e sicurezza
Chiusura delle vie d'acqua e isolamento del verricello.

Dettagli

Si premette che la barca deve avere vele adeguate da tempesta:

-Una randa da terzarolare con 3 mani e tessuto o laminato molto resistente – Un fiocco minimo e/o tormentina, eventuale ancora galleggiante . LA BARCA DEVE AVERE CHIUSURE STAGNE UN TAMBUCCIO E OSTERIGGI PICCOLI, MOLTO SPESSI E RESISTENTI. OTTIME POMPE DI SENTINA ANCHE MANUALI. LA LIFE LINE !

Introduzione alle andature di cappa: Patrizio introduce l'argomento delle andature di cappa (indicate come KP nella lezione), spiegando che ne esistono tre tipologie principali: la cappa filante, la cappa inerte e la cappa secca (a secco di vele). La cappa filante prevede l'utilizzo combinato del genoa, del fiocco o della tormentina insieme alla randa.

Manovra e configurazione della cappa filante: SI spiega che le cappe vengono eseguite in situazioni di necessità per fermare la barca con la prua o preferibilmente il mascone rivolti verso il vento e le onde.

La cappa filante richiede una virata in cappa in cui la scotta non viene mollata, mantenendo la tormentina o il fiocco in posizione detta "a collo" . Inoltre, si utilizza una randa molto lascata e terzarolatissima (con tre mani di terzaroli) o una specifica randa di cappa.

Differenze tra cappa filante e cappa inerte: Patrizio descrive la cappa inerte,

l**a cappa inerte** condivide la stessa manovra iniziale della cappa filante, ma prevede l'ammainata della randa. L'assenza della randa elimina la capacità orziera, richiedendo maggiormente l'uso del timone all'orza quanto basta per mantenere il mascone al vento ed evitare che l'imbarcazione si metta al traverso, situazione pericolosa a causa delle onde.

Definizione e limiti della manovra di panna: Patrizio chiarisce la differenza tra la cappa inerte e la manovra di panna, in cui la randa è completamente mollata e sbatte violentemente, rendendo la gestione impossibile in presenza di venti molto forti di 40, 50 o 60 nodi. La panna viene impiegata unicamente per fermare la barca in condizioni di vento ancora gestibili, prima di ricorrere all'ammainata della randa e passare alla cappa inerte se necessario.

Utilizzo della cappa secca e dell'ancora galleggiante: Patrizio spiega che la cappa secca si esegue a secco di vele, privando l'imbarcazione di qualsiasi capacità di manovra autonoma senza l'ausilio del motore. Per mantenere l'imbarcazione orientata con la prua o la poppa al mare riducendo lo scarroccio verso la costa, si può impiegare un'ancora galleggiante posizionata a due o tre lunghezze di distanza dalla barca tramite lunghi cavi e un piccolo peso per mantenerla sotto il livello dell'acqua. Lo scarroccio controllato permette alla barca di indietreggiare ammortizzando l'impatto delle onde, analogamente a un pugile che incassa un colpo .

Recupero psicofisico e gestione della burrasca: Patrizio osserva che durante lunghe regate o in pieno mare in condizioni di burrasca, mantenere la cappa filante o inerte consente all'equipaggio di riposare e recuperare le forze dopo uno sforzo fisico intenso. Scendere sottocoperta durante la cappa permette di isolarsi dal rumore assordante del vento, offrendo un sollievo mentale fondamentale per affrontare successivamente le difficoltà della burrasca .

Preparativi di sicurezza contro il maltempo e rizzaggio: Patrizio sottolinea la necessità di prepararsi al maltempo chiudendo totalmente tutte le possibili vie d'acqua dall'esterno all'interno, usando anche nastro americano e posizionando parabordi nei gavoni esposti come quello dell'ancora. Viene effettuato il rizzaggio, ovvero il bloccaggio solido di tutte le parti mobili a bordo per evitare danni strutturali e affaticamento psicologico dell'equipaggio . In particolare, l'ancora deve essere bloccata saldamente per impedirne la caduta accidentale, e il verricello elettrico deve essere isolato spegnendo il sistema elettrico per evitare azionamenti autonomi causati dall'umidità.

Attrezzatura di sicurezza personale e gestione di sentine e saracinesche: Patrizio raccomanda l'uso di linee di vita e cinture ombelicali collegate a giubbotti di salvataggio moderni e gonfiabili indossati da tutto l'equipaggio, sia all'esterno che all'interno . Sottocoperta, un membro dell’equipaggio istruito alla partenza deve saper azionare le pompe di sentina per rimuovere tempestivamente eventuali infiltrazioni d'acqua, mentre tutte le saracinesche di bagni e cucina devono essere chiuse ad eccezione di quella del motore, che garantisce autonomia di manovra ed energia elettrica per batterie, VHF e luci

---

Comunicazioni con le autorità e regole di navigazione sottovento: Patrizio raccomanda di adottare un'andatura adeguata, contattando eventualmente la Capitaneria per comunicare la propria posizione e le condizioni a bordo in caso di situazione grave. È fondamentale mantenersi il più possibile lontani dalla costa per evitare il pericolo delle onde frangenti causate dal basso fondale. In presenza di un porto sicuro sottovento, l'ingresso deve avvenire evitando la scogliera e procedendo a velocità sostenuta con il motore al massimo in presenza di onde di poppa, per evitare il rischio di mettersi al traverso