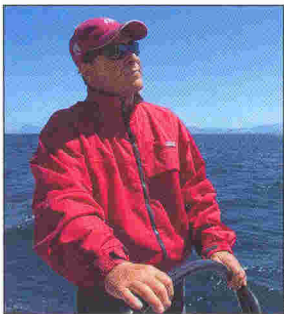


ILE VERTE- ILE ROUSSE

D'Ali le maestro

Reportée de 48 heures à cause d'un fort mistral soufflant jusqu'à 60 nœuds, la 1^{re} édition de la course île Verte-Ile Rousse entre La Ciotat et la Corse, en marge du 4^e Salon Marseille-Métropole (voir nos pages «Chantiers»), s'est transformée en un aller-retour sans escale entre La Ciotat et Saint-Raphaël. Avec encore 40 nœuds de mistral au pied du cap Sicié, les neuf Figaro et les dix croiseurs engagés ont pu s'en donner à cœur joie pendant les premières heures avec des surfs sous spi à plus de 20 nœuds ! Comme d'habitude, le mistral s'est évanoui à partir de Porquerolles et les concurrents ont dû finasser dans les petits airs devant Saint-Raphaël, avant de retrouver un mistral retombé à 25 nœuds

Challenge), l'Américain Ed Baird (Alinghi) et le Néo-Zélandais Dean Barker (Emirates TNZ). O.C.



FRANCK SOCHA

Thierry Peponnet, finaliste du World Match-Racing Tour.

en repassant Porquerolles. Dans ces conditions contrastées, les duos Laurent Pellecuer-François Gabart (*Cliptol Sport*) et Kito de Pavant-Gwenaël Gbick (*Group Bel*) ont longtemps mené la course, mais c'est le tandem transalpin Pietro d'Ali-Andrea Caracci (*Nanni Diesel*) qui s'est imposé de 5 minutes devant Pellecuer, de Pavant et Marc Emig (*AST Group*). **L.L.B.**



G. GEROMINI/PIXEL 13

Le duo Ali-Caracci a mené son Figaro à la victoire.



De Pavant imbarca D'Alì

Seconda partecipazione al circuito Figaro per il **Group Bel** timonato da **Kito de Pavant**. Prima prova in programma la **Transat Ag2r** in doppio, da Concarneau a Saint-Barthélemy, per la quale Kito ha chiamato come compagno il nostro **Pietro D'Alì**. «L'ho scelto - ha dichiarato de Pavant - perchè preferisco averlo con me che contro di me». I due si allenano insieme al **Centre d'Entrainement de Mediterranée** (CEM) de la Grande Motte da oltre un anno e le qualità dimostrate da Pietro nell' Afflelou Le Figaro 2005, ulteriormente affinate durante questi 365 giorni di "stage", hanno convinto il collega a volerlo con sè.

Ma all'Afflelou sarà tutta un'altra storia...

in collaborazione con

nannidiesel
 energy in blue

di PIETRO D'ALI

Come navigare in sicurezza

I consigli del più tecnico tra i nostri solitari per chi vuol intraprendere crociere impegnative

Scrivere sul tema della sicurezza, fondamentale per chi va in barca, mi fa riflettere su quanto sia cambiato il modo di navigare rispetto al passato. Ricordo che con il vecchio *Guida* di Giorgio Falk, la prima barca di un certo livello sulla quale mi sono imbarcato, si partiva per i trasferimenti tra le varie regate con i giorni contati, senza troppe previsioni meteo e si navigava in qualsiasi condizione di vento e di mare. Ricordo che nel 1977 sulla rotta da Sanremo a Minorca abbiamo navigato con Maestrale violento fino a 60 nodi. Sempre in quegli anni navigavo e regatavo tra la Liguria, la Toscana e la Sardegna con un Quinta Classe Ior senza motore, super leggero e planante e con un albero di Canclini di sezione ridotta che non permetteva certi errori. Unici strumenti a nostra disposizione erano la bussola e il log. Abbiamo anche affrontato condizioni impegnative e decisamente dure.

Sicuramente la pratica di imparare a navigare per gradi in condizioni difficili e il buon senso sono la prima cosa per cavarsela in sicurezza da condizioni estreme. Spesso una barca in mare aperto a secco di vele se la cava benissimo da sola e basta pazientare un po' d'ore per uscire dalle situazioni difficili. I veri pericoli arrivano dai bassifondi, e in genere dalle situazioni in prossimità della costa, dove il mare frange o nei posti di forte marea o corrente opposta al vento.

Entrare nei porti turistici in caso di maltempo può essere rischioso: in pochi hanno entrate sicure e i migliori, in quei casi, risultano i porti naturali e quelli commerciali. Due esempi di porti pericolosi,

ma che se li conosci puoi entrare anche con i frangenti, sono Viareggio e Anzio. La tecnica è quella di tenersi a mezzo miglio dalla fine del molo e scorrere paralleli alla spiaggia con le onde al traverso, dove c'è un canale di acqua più profonda. Il mare tende a frangere sopravvento e sottovento vicino alla spiaggia e guardando le onde che arrivano si orza o si poggia per evitare il punto in cui frange. Da giovani in deriva, quando eravamo veramente spericolati, entravamo planando davanti all'onda, situazione in cui ogni errore comporta il rientro a nuoto.

Una buona osservazione del cielo aiuta ad anticipare o comprendere meglio i cambiamenti del vento. Ad esempio a Genova, quando compare il garro sul Passo del Turchino, ovvero delle nubi che avvolgono la cima della montagna e seguono il pendio sfilacciandosi, ci si può aspettare forti venti da terra di caduta.

Sicuramente l'osservazione del barometro è un aiuto: una forte caduta della pressione in poche ore indica un imminente colpo di vento.

Per programmare più in sicurezza la navigazione ci sono molti siti internet con carte meteo e campi di vento foto da satellite dove si possono individuare le zone temporalesche.

Wetterzentrale.de è un buon sito dove si accede alle carte gfs (frece del vento), ma attenzione perché non leggono i fenomeni locali del vento. Braknell è ottimo per la pressione in superficie e la posizione dei fronti. Sul canale 68 Vhf si può ascoltare il bollettino nazionale che viene ripetuto in continuazione e copre tutte le

aree del Mediterraneo.

Usare un sistema cartografico collegato al gps e visibile dalla coperta è utile per approdare su coste che non conosci o con poca visibilità: permette velocemente di allargare la scala tenendo la posizione della barca sullo schermo e un vettore di rotta programmato a distanza o a tempo agevola a capire come evitare bassifondi e scogli. Bisogna controllare sempre che il gps prenda i satelliti o di non essere in navigazione stimata. Sicuramente bisogna tenere a bordo anche le mappe cartacee.

Per chi naviga solo le navi sono un problema: il trasponder amplifica il segnale del radar ingrandendo enormemente la dimensione dell'imbarcazione.

C'è un nuovo sistema che capta il segnale dal vhf della nave e sullo schermo del computer per un raggio di 60 miglia si ha la posizione, la rotta, la velocità e l'identificativo della nave. Ma non va bene per i pescherecci. Un gps portatile, in caso di blackout batterie, luce strobo in tasca di notte, un vhf portatile stagno può essere utile se bisogna farsi riconoscere dai soccorsi se si è in acqua.

Una muta stagna survival con cappuccio, piedi e guanti incorporati è veloce da indossare in caso di abbandono barca e permette di sopravvivere sino a due giorni nell'acqua del Mediterraneo.

La zattera deve essere legata in coperta in un posto dove il mare non la porti via, con la cima di sicurezza già legata alla barca. Molte regate lunghe richiedono il corso Isaf di sopravvivenza per il 30% dell'equipaggio, corso che prevede una giornata di teoria e una di pratica dove si prende



Pietro D'Ali al timone del suo Figaro

dimestichezza a nuotare con la survival, si impara a raddrizzare la zattera passando sotto in apnea, nuotare a dorso agganciati con le gambe in modo da tenere l'equipaggio riunito; la simulazione recupero dall'elicottero, il tuffo da 5 metri, prendere il respiratore stando sott'acqua.

C'è anche un esame per valutare l'acquaticità, prova che se non viene superata impedisce il conseguimento dell'attestato Isaf. Credo che per chiunque abbia l'intenzione di navigare da solo, sia comunque un buon allenamento e una buona esperienza da fare.