

# Mettersi alla cappa

*E' una delle possibilità che si hanno quando si è investiti da una burrasca*



di Marco Gepis

**C'**è sempre un certo pudore a parlare di manovre in navigazione con cattivo tempo. Il motivo è semplice: non esistono regole prime, da considerare come "oro colato", perché non sono mai esistite e non esisteranno mai, due situazioni uguali. Se, durante una navigazione in mare aperto, il tempo peggiora, tanto da dover adottare un'andatura che abbia come priorità la sicurezza della barca e dell'equipaggio, le variabili da tenere in conto sono davvero tante. Principalmente, le dimensioni, le caratteristiche e il tipo di barca, la preparazione e il numero dei componenti dell'equipaggio, l'entità e la durata della burrasca, il moto ondosso e il vento, la presenza di basofondali nella zona, quanto si è distanti dalla costa. Ogni skipper dovrà considerare questi fattori prima di decidere. A tal proposito, la let-

teratura e i racconti in porto, sono contraddittori: c'è chi sostiene una precisa strategia da adottare, giurando che è la migliore, e chi esattamente il contrario. E' bene documentarsi più possibile, cercando di avere una conoscenza vasta e dettagliata sull'argomento, in modo da trovare elementi che possono tornare molto utili in caso di necessità. Svareti libri e trattati, sono stati scritti in proposito, tra cui segnaliamo "Navigazione a vela con cattivo tempo" di Peter Bruce edito da Adlard Coles, "Cattivo tempo" di Alain Grèe edito da Zanichelli o "Guida pratica di manovra" di Eric Tabarly edito da Mursia.

## LE POSSIBILITÀ

Di fronte a una burrasca, le "tattiche" da adottare si dividono principalmente in due gruppi, opposti per concezione: la fuga o la cappa. Di quest'ultima esistono alcune varianti, ognuna con aspetti positivi e negativi. Ripetiamo che la scelta di una precisa "strategia" dipende da tanti elementi e che non ne esiste una infallibile per ogni situazione.

In queste righe, analizziamo le possibilità offerte dal prendere la cappa, situazione tendenzialmente passiva che si adotta quando vento e mare raggiungono un'intensità così elevata da non consentire di procedere nella rotta. In questo caso, anticipando le manovre prima di un peggioramento meteo, si dovranno ammainare completamente randa e genoa, sostituendoli con randa di cappa e tormentina. In presenza di un avvolgifiocco, è consigliabile non lasciare avvolto il genoa sullo strallo. In ogni caso, è sempre meglio provare manovre e regolazioni in condizioni non proibitive, così da avere una certa familiarità con i gesti da compiere (dis.1).

La presa di cappa si divide in tre tipi: cappa inerte, cappa filante e cappa secca.

## CAPPA INERTE

Quest'andatura altro non è che un gioco di equilibrio, tra timone, randa di cappa e tormentina. L'obiettivo è di tenere la barca in posizione costante - tale che vento e onde colpiscano il mascone - in modo che il suo scarroccio laterale crei una zona turbolenta sopravvento di acqua più calma, detta remora. Si ottiene cazzando a collo la tormentina e ponendo il timone in posizione orziera, in modo da contrastare la spinta a poggia della vela di prua.

**Pro** - La cappa inerte offre stabilità alla barca; l'angolo che generalmente si tiene rispetto a mare e vento fa sì che sia esposta una delle parti più solide dell'imbarcazione; se la manovra è eseguita correttamente, la zona di remora rende le onde meno aggressive, fino a inibirne il frangere.

**Contro** - L'aspetto peggiore risiede nella passività della barca che, non essendo manovriera, non ha nessuna possibilità di correggere la propria rotta o scegliere il punto migliore dove superare un'onda. Si deve fare anche molta attenzione alla velocità dello scarroccio e, perciò, della rotta vera che tiene la barca, in relazione all'acqua libera disponibile sottovento. In una burrasca la visibilità si riduce notevolmente, condizione che, unita alla presa di cappa, richiede una continua verifica della **...continua...**