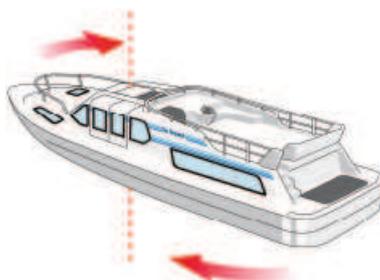


Come manovrare la barca

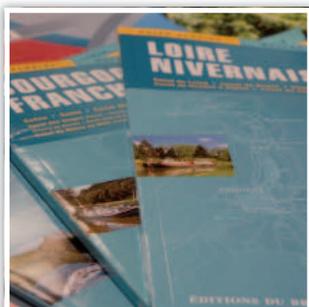
Nelle pagine seguenti troverete alcuni suggerimenti sulla guida del vostro battello, con particolare riferimento alle conche di navigazione. La maggior parte di questi suggerimenti vi saranno dati anche nel momento in cui vi sarà consegnato il battello. Non esitate a fare domande. Un buon marinaio conosce i propri limiti ed è sempre pronto ad imparare. Se non avete mai guidato un battello, in un primo momento cercherete di guidarlo come se fosse un'automobile. Ci sono in realtà determinate similitudini, ma ci sono anche molte differenze sostanziali.

- In primo luogo, la barca si trova in acqua, cioè in un elemento mobile, dove bastano la corrente ed il vento a farlo muovere. Verificate quindi prima della partenza l'intensità della corrente e del vento.
- Una barca non ha freni, per frenare bisogna inserire la retromarcia, bisogna cioè far girare l'elica in senso contrario a quello di marcia. Lo spazio di frenata è almeno quattro volte la lunghezza del battello. Per cui bisogna agire con estrema cautela.
- Inoltre una barca è molto più pesante di un'automobile (quasi tutti i nostri battelli pesano almeno 7 tonnellate). Cioché può causare gli stessi danni di un'automobile anche se è molto più lento. Per cui fate le manovre sempre con molta attenzione, lentamente, prendendovi tutto il tempo necessario. Se vi è data l'occasione, osservate un comandante nel manovrare la sua chiatto: tutto viene fatto senza alcuna fretta.
- Quando un'automobile cambia la direzione di marcia, le ruote posteriori seguono quelle anteriori. Una barca al contrario gira intorno ad un asse che si trova circa a un terzo della sua lunghezza, mentre la poppa si sposta nella direzione opposta. Per cui nelle manovre bisogna sempre tener presente la poppa.



- Infine un'automobile ha un conducente che fa tutto da solo senza bisogno dell'aiuto di altri passeggeri. Su una barca invece il capitano ha bisogno dell'aiuto del suo equipaggio, e prima della partenza deve assegnare ad ogni membro un compito specifico. Il capitano resta comunque il maggior responsabile a bordo. Per cui prestate attenzione ed eseguite i suoi ordini.





Per battelli con tettuccio scorrevole: assicuratevi che il tettuccio sia bloccato in posizione di apertura o chiusura e che non possa scorrere liberamente.

Prima di salpare

Fate il programma del giorno

Con la vostra guida alla navigazione e la carta in mano pianificate la vostra giornata di crociera. I punti dei chilometri vi permettono di calcolare la distanza tra due punti e su una tabella riportata sulla prima pagina della guida si possono leggere i tempi di navigazione tra due città. Un piccolo consiglio: 4-5 ore di crociera al giorno sono pienamente sufficienti.

Accendere il motore!

Prima di salpare dalla banchina, procedete come segue:

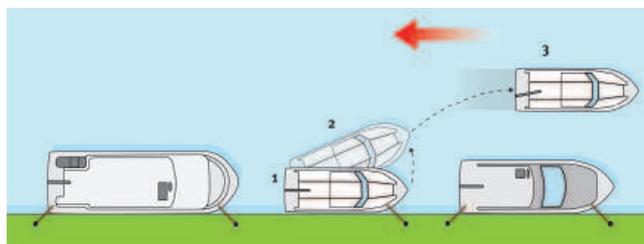
- Controllate se la leva del cambio si trova in folle e se il tasto della frizione è premuto.
- Nel caso di doppi comandi, verificate che la posizione di comando che volete utilizzare sia pronta all'uso.
- Avviate il motore.
- Controllate se tutte le spie di controllo sul cruscotto funzionano correttamente e se l'acqua di raffreddamento fuoriesce regolarmente.
- Controllate se tutti gli oggetti sul ponte sono ben fissati, per evitare che cadano in acqua al momento della partenza. Le biciclette devono essere fissate con i relativi lucchetti.
- Controllate se ogni membro dell'equipaggio si trova in una posizione sicura a bordo.
- Assegnate ad ognuno la propria posizione sul ponte.
- Pregate il vostro equipaggio, di mollare le cime e di riportarle a bordo.

In viaggio

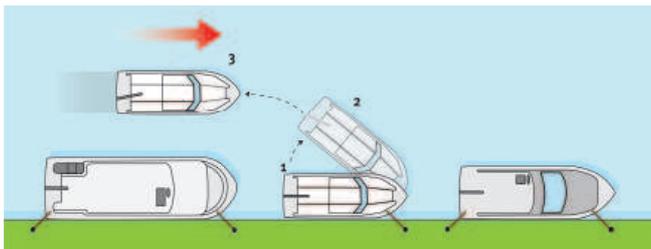
Lasciando la banchina

Innanzitutto osservate la direzione del vento e della corrente. Controllate se il più forte dei due viene dal davanti o dal didietro del battello.

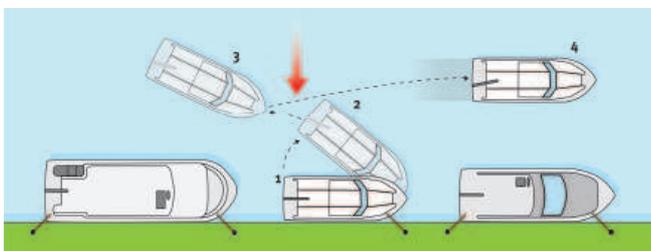
Se la barca è ormeggiata faccia al vento o alla corrente, lasciate gli ormeggi cominciando da quelli davanti. Spingete l'avanti della barca verso il centro del canale. Inserite la marcia avanti.



Se la barca presenta la parte posteriore al vento o alla corrente, la manovra è un po' più delicata : lasciate gli ormeggi cominciando dal dietro. Spingete la parte posteriore al largo per farla uscire dall'attracco. Arrivate al centro del canale a marcia indietro prima di inserire la marcia avanti.



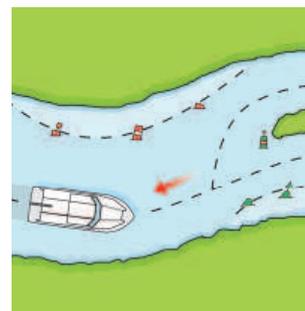
Se la barca è obbligata alla banchina a causa del forte vento, procedete come segue: mollate le cime di poppa e inserite la marcia avanti. Durante questa manovra la prua rimane ormeggiata ma pronta a salpare. Il timoniere gira il timone in direzione della banchina, accelerando dolcemente. Finché la poppa ha una sufficiente libertà di movimento, un membro dell'equipaggio libera la cima di prua ed il capitano esegue in retromarcia la manovra di uscita.



I canali navigabili

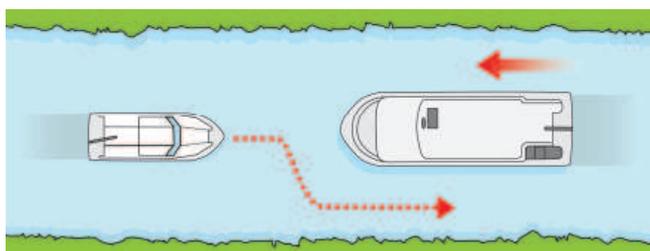
Nei fiumi o qualche volta anche nei canali, i canali navigabili vengono indicati mediante boe di diversi colori. La regola è semplice: una barca che procede contro corrente deve lasciare le boe rosse alla sua sinistra e le verdi (o nere) alla sua destra.

Una barca che procede nel senso della corrente (cioè che scende verso il mare o un gruppo di chiuse) dovrebbe lasciare le boe verdi (o nere) alla sua sinistra e quelle rosse alla sua destra.



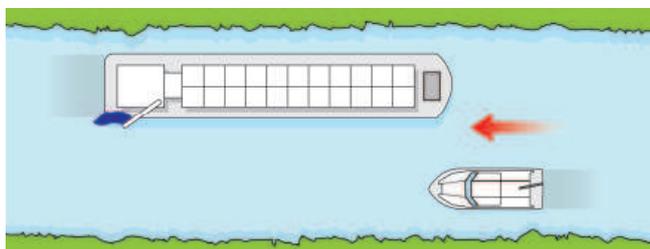
Regole di navigazione

L'incontro di due imbarcazioni procedenti in direzione opposta deve avvenire babordo contro babordo; l'imbarcazione che procede nel senso della corrente (verso il mare) ha sempre la precedenza rispetto a quella che sta risalendo la corrente. In presenza di una larghezza sufficiente della via d'acqua, le imbarcazioni procedenti nel senso della corrente (verso il mare) si manterranno in posizione centrale, mentre le imbarcazioni che stanno risalendo si manterranno sul lato destro o sinistro.



In Europa una nave mercantile risalente la corrente, che naviga sulla sponda destra e che in via eccezionale vuole incontrare tribordo contro tribordo le imbarcazioni provenienti dalla direzione opposta, collocherà sul suo lato tribordo:

- di giorno: una targa blu o una bandiera;
- di notte: un lampeggiante bianco.



Sorpassi

Potete sorpassare l'imbarcazione che vi precede a babordo o tribordo, sempre che non vi sia alcun pericolo. In caso di via d'acqua stretta, solitamente il sorpasso avviene a babordo. L'imbarcazione che viene superata deve ridurre la velocità e se necessario, deve fare posto all'imbarcazione che sta effettuando il sorpasso. In caso di via d'acqua più larga, dove il sorpasso non presenta alcuna difficoltà, potete effettuare il sorpasso senza preavviso. Se tuttavia vi trovate in una via d'acqua stretta e volete chiedere all'imbarcazione da sorpassare di farvi posto, dovete utilizzare il segnale acustico ufficiale:

■ ■ ■ ■ ■ sorpasso al vostro lato destro (tribordo).

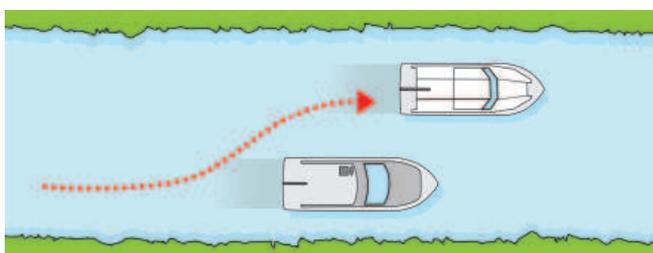
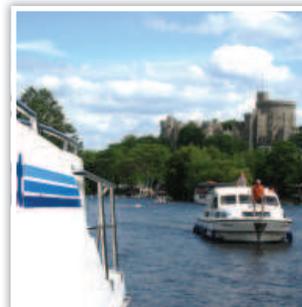
■ ■ ■ ■ ■ sorpasso al vostro lato sinistro (babordo).

Se il sorpasso sul lato da voi desiderato non è possibile, ma lo è soltanto sull'altro lato, l'imbarcazione da sorpassare dovrà rispondere come segue:

- è possibile il sorpasso a babordo.
- ■ è possibile il sorpasso a tribordo.

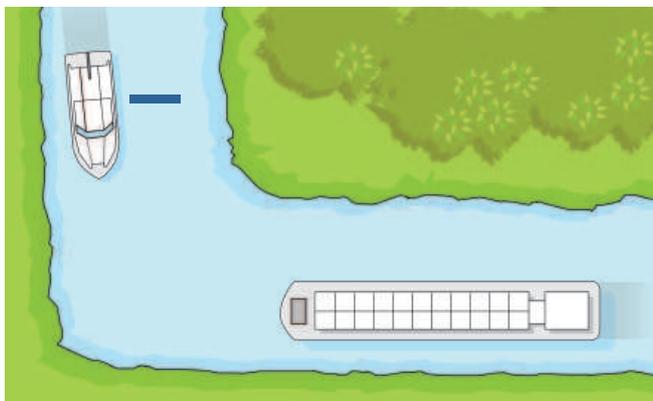
Se il sorpasso non è del tutto possibile, l'imbarcazione da sorpassare dovrà dare cinque brevi segnali acustici:

- ■ ■ ■ ■ è impossibile effettuare il sorpasso.



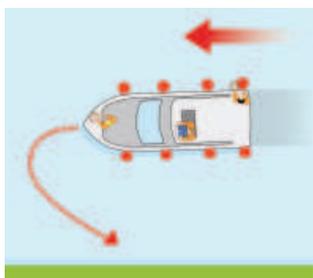
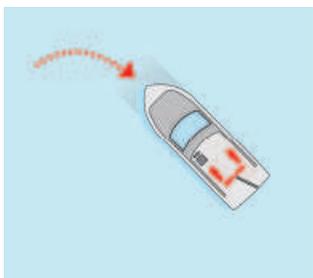
Curve con scarsa visibilità

In prossimità di curve con scarsa visibilità dovete annunciarvi mediante una lunga segnalazione. Una barca proveniente in senso contrario risponderà con lo stesso segnale.



Luci di posizione

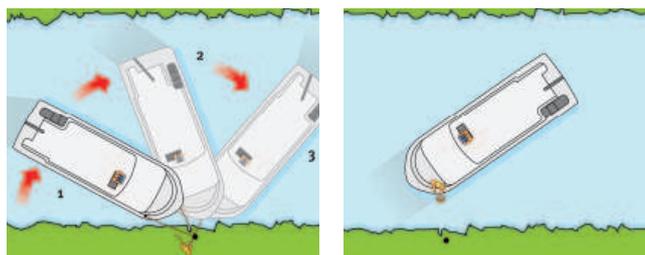
Dovete accendere le luci di posizione dopo il tramonto ed in caso di scarsa visibilità anche durante il giorno.



Come girarsi

Scegliete uno spazio sufficientemente largo e con buona visibilità. Rallentate rimanendo in marcia avanti. Girate il timone e fate un'accelerata forte ma breve, in modo da far girare la poppa da un lato. Prima di raggiungere la sponda opposta fermate il battello inserendo la retromarcia. Osservate la reazione, per la spinta ricevuta la barca continuerà a girare un po' nella direzione precedentemente data. Appena inizia a cambiare direzione, date un'altra spinta con la marcia avanti e così via fino a manovra completata.

Come girarsi facilmente e velocemente in una via d'acqua molto stretta: Avvicinatevi lentamente alla parte più chiara della sponda e mettete un membro dell'equipaggio a terra con la cima di prua. Fissata la prua, accelerate e girate il timone in direzione della sponda. In questo modo la poppa si allontana lentamente dalla sponda e il battello inizia a girarsi nella direzione opposta. Una volta che il battello si è girato abbastanza, potete partire nella direzione opposta.



Ormeggiare

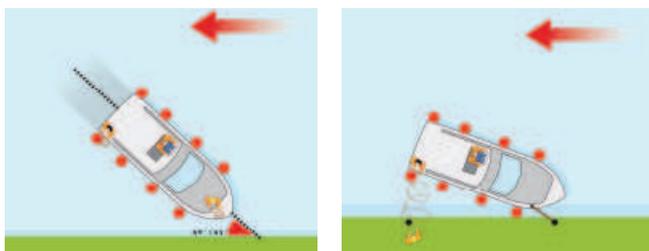
Scegliete il vostro posto d'ormeggio, ad una distanza sufficiente da chiuse, ponti, curve, o altri posti con scarsa visibilità.

Mentre vi avvicinate alla sponda, controllate che il posto prescelto non celi pericoli nascosti sott'acqua come tronchi d'albero, rocce, o altri oggetti spigolosi che possano danneggiare lo scafo.

In un fiume, dovrete ormeggiarvi sempre contro corrente, anche se per fare questo dovette girarvi. Nel caso in cui lo specchio d'acqua dovesse abbassarsi durante la notte, dovette assicurarvi che ci sia abbastanza acqua sotto la barca. Inoltre non fissate le cime d'ormeggio troppo tirate. Nel dubbio è preferibile che vi ormeggiiate di prua lasciando che la poppa galleggi libera nell'acqua più profonda, tirando una cima da poppa a prua dal lato esterno dello scafo in modo tale da mantenere la poppa lontano dalla sponda.

Ormeggiare in linea con la banchina

Mettete un membro dell'equipaggio a poppa ed uno a prua. Avvicinatevi lentamente di prua mantenendovi contro vento e corrente fino a formare un angolo di 45° ca. con la sponda. Arrivati ad una distanza di due o tre metri dalla sponda frenate, inserendo brevemente la retromarcia. Non appena la barca tocca la banchina con la prua, un membro dell'equipaggio salta a terra e tiene fermo il battello per la prua. Ormeggiata la prua, si può tirare la poppa manualmente per allineare la barca.



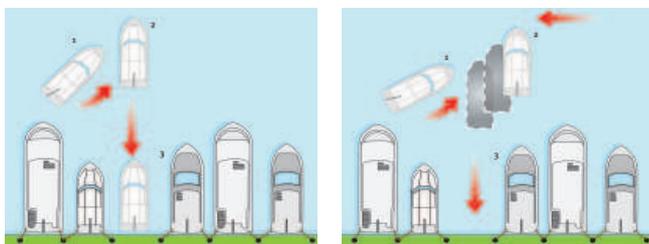
Come evitare gli incidenti

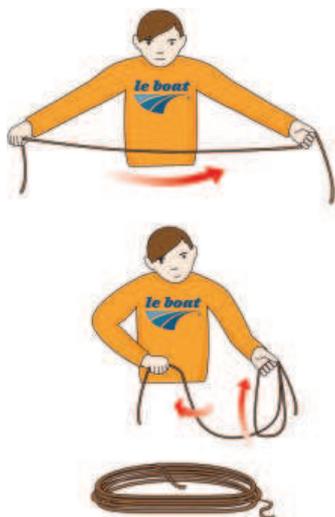
Un incidente causato da distrazione può velocemente rovinarvi la vacanza. Gli incidenti più frequenti occorrono nelle manovre di allineamento del battello, per cui:

- durante le manovre di accostamento alla banchina o ad una chiusa state attenti a non lasciare i vostri bambini con mani o piedi fuori dal bordo dello scafo;
- quando la manovra di accostamento non riesce subito, non cercate di tener fermo il battello con piedi o mani;
- prima di saltare a terra controllate la natura del fondale;
- quando ormeggiate fate attenzione a non lasciare le cime attraverso un'alzaia, altrimenti pescatori o passanti potrebbero inciampare e ferirsi gravemente.

Ormeggiare con la poppa alla banchina

In molti porti vi è l'obbligo di ormeggiare con la poppa alla banchina (cul à quai). Questa manovra può risultare difficile, soprattutto in caso di forte vento o forte corrente. E' molto importante che vi avvicinate quanto più possibile a marcia avanti al posto dove volete attraccare. Sterzate quindi verso l'interno del porto, tenendo presente vento e corrente, e terminate la manovra a marcia indietro. Se necessario un membro dell'equipaggio può scendere a terra ed aiutare nella manovra.





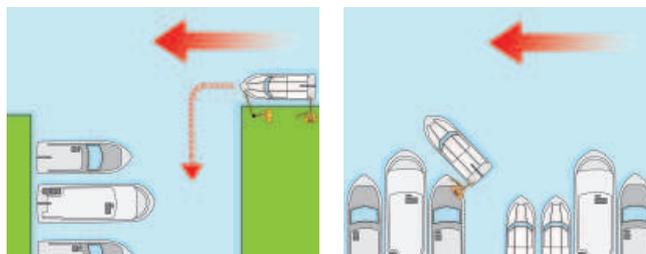
Cime d'ormeggio

Il vostro battello è dotato di tre cime d'ormeggio, ciascuna della lunghezza di 15 metri ca. Abbiatene cura, dal momento che sono indispensabili e possono essere pericolose se usate male.

- Dopo l'utilizzo, riavvolgete ordinatamente le singole cime e disponetele sul ponte, in modo da tenerle pronte per il lancio all'occorrenza (vedere disegno). Questo è molto importante, poiché cime lasciate in giro disordinatamente sulla barca possono essere causa di incidenti.
- Quando siete in movimento, fate attenzione a non lasciare cime penzolanti in acqua. Anche se galleggianti, la cime potrebbero impigliarsi nell'elica.
- Se si dovessero formare dei nodi, scioglieteli prima che diventino troppo stretti. I nodi per esempio hanno la caratteristica di ostacolare, proprio nei momenti meno opportuni, il corretto scorrimento della cima contro la bitta.

Utilizzo delle cime nelle manovre

In caso di forte vento o forte corrente e in caso di manovre difficili, fate scendere un membro dell'equipaggio a terra e usate una cima d'ormeggio.



Secca

Se vi incagliate in una secca, aprite in primo luogo una delle botole d'ispezione, per vedere se state imbarcando acqua. Quindi con il bastone del mezzo marinaio tastate il fondo lungo il perimetro del battello. In tal modo potete forse riuscire a capire dove siete finiti.

Se si tratta di sabbia o di uno strato di fango, cercate di liberarvi inserendo la retromarcia e facendo spostare a prua i membri dell'equipaggio più pesanti. Se non riuscite a liberarvi, provate di nuovo, altrimenti chiamate la vostra base di partenza.

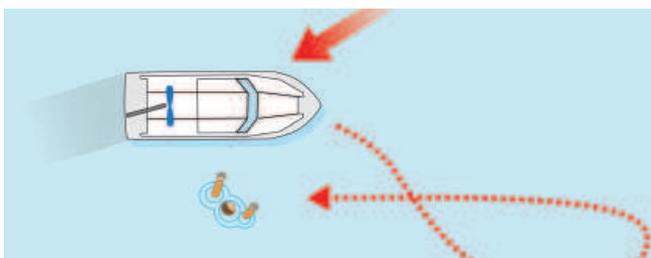
Se il fondo è roccioso, non cercate di venirne fuori da soli, ma contattateci subito. Non lasciatevi in nessun caso trainare da un'altra imbarcazione, senza aver prima consultato uno dei nostri tecnici.

Se la vostra barca inizia a imbarcare acqua a seguito dell'incidente, avvicinatevi alla sponda più vicina, cercate di chiudere la falla con dei fazzoletti, cuscini o strofinacci (qualunque cosa troviate a portata di mano) e chiamateci. Ricordate che il secchio a bordo è obbligatorio e in questo caso vi sarà utile.

Cosa fare se qualcuno cade in acqua

Dirigete la prua verso la persona caduta in acqua, per evitare che si ferisca con l'elica, e mettete il motore in folle. Lanciatele una ciambella o un cuscino di salvataggio. Allontanatevi quindi sufficientemente, per poter sterzare, vento al lato, e ritornate sulla persona in acqua. Non avvicinatevi alla persona a marcia indietro. Pensate a mettervi in folle, non appena vi trovate vicino alla persona.

Tutti i nostri battelli sono dotati di scaletta, ma se la sponda non è molto lontana, per la persona interessata è spesso più semplice nuotare fino alla sponda, anziché salire a bordo servendosi della scaletta.



Se qualcuno cade in acqua in una chiusa, vi è il pericolo, che venga schiacciato nella chiusa da voi o da altra imbarcazione:

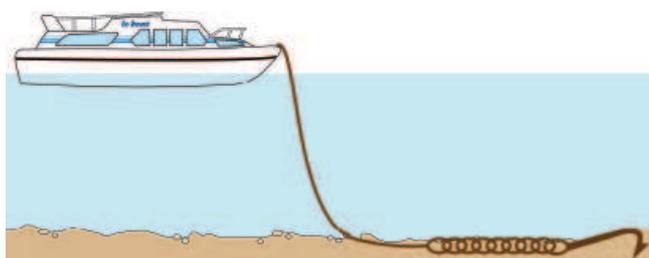
- tendete le cime di prua e di poppa e chiedete alle altre imbarcazioni di fare altrettanto;
- spegnete il motore;
- lanciate alla persona in acqua un salvagente o una cima;
- in una chiusa a comando manuale, avvertite il guardiano della chiusa ed aiutatelo a chiudere le protezioni. In una chiusa automatica chiudete da soli le protezioni, premendo il pulsante di emergenza;
- la persona interessata dovrebbe quindi risalire dall'acqua servendosi della scala della chiusa o della scaletta del battello.

Mezzo marinaio

Il mezzo marinaio in materiale sintetico serve ad avvicinare il battello alla banchina o alla sponda. Se tuttavia volete allontanare il battello dalla banchina spingendovi con il mezzo marinaio, impresa tra l'altro difficile e pericolosa, fate attenzione a non puntare l'altra estremità del mezzo marinaio contro di voi o contro i vetri della barca; eviterete in tal modo conseguenze molto spiacevoli. Utilizzate il mezzo marinaio solo quando il battello si è quasi o del tutto fermato, non quando è ancora in pieno movimento.

Ancora

La vostra ancora ha una cima e circa 10 metri di catena. E' vietato usarla sui canali, ma su un fiume per esempio può salvarvi la vita in caso di motore in avaria. Gettate l'ancora srotolando la catena della lunghezza sufficiente, dal momento che il peso della catena terrà la barca fissata al fondo. Se volete togliere l'ancora, avanzate lentamente verso di essa, mentre un membro dell'equipaggio a prua provvederà a riavvolgere la catena.



Alcuni nodi utili

Tutti i nodi dell'uomo di mare sono utili, ma almeno quattro sono indispensabili per la vostra crociera fluviale:

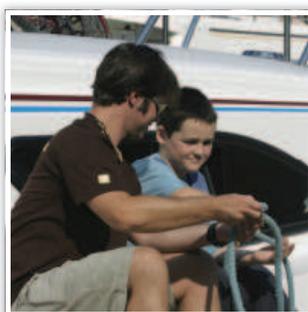
A. Nodo alla bitta: per fissarvi alla bitta, fate una figura ad otto attorno alla bitta e all'ultimo giro rivoltate il cappio facendo capitare l'estremità libera al di sotto.

B. Nodo scorsoio con due mezzi nodi: il nodo migliore per ormeggiarsi, tra l'altro molto facile da sciogliere.



C. Nodo parlato: molto utile per ormeggiare il battello ad un palo o simile. Si tratta di due mezzi nodi inversi. La sua tenuta è davvero molto sicura.

D. Gassa d'amante: con questo nodo potete fare un cappio all'estremità di una cima senza giunture. E' un nodo utile, ma non facile da fare.



Manufatti di navigazione

Dighe

Alcune chiuse si trovano in prossimità di dighe dalle quali è molto importante tenersi il più lontano possibile. Quando dovete entrare in una chiusa in prossimità di una diga, dovete avvicinarvi direttamente al posto d'ormeggio con le cime pronte ad ormeggiare. Tenete pronta l'ancora per ogni evenienza. **Non dovete mai utilizzare la scialuppa e non dovete mai fare il bagno in prossimità di una diga.**

Ponti

L'arco di ponte previsto per l'attraversamento è contrassegnato da un cartello giallo, mentre sulla guida alla navigazione viene indicato con una linea tratteggiata. Attenetevi strettamente alla segnaletica e tenetevi sempre esattamente al centro dell'arco.

I vecchi ponti sui canali sono spesso molto bassi e rappresentano un pericolo sia per l'equipaggio che per i tavoli e gli ombrelloni sul ponte. Nella guida alla navigazione sono indicate anche le altezze dei ponti.

Il capitano deve essere attento ed avvertire l'equipaggio dell'avvicinarsi di un ponte basso. Non dimenticate di togliere l'ombrellone se ne avete uno.

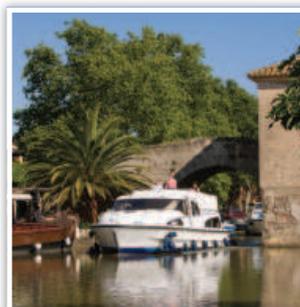
Conche di navigazione (chiuse)

A seconda della regione le chiuse possono avere un funzionamento manuale, elettrico o automatico, ma il principio fondamentale rimane lo stesso. Qui di seguito vi diamo alcune indicazioni che vi consentiranno di attraversare la chiusa correttamente e senza alcun timore:

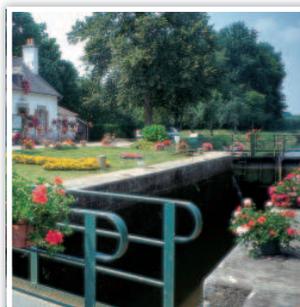
- Quando vi avvicinate ad una chiusa, assicuratevi che non vi siano altre imbarcazioni nella vasca. Se la vasca è occupata, attendete il vostro turno fino all'apertura delle porte tenendovi ad una distanza di almeno 100 metri, necessari per consentire la manovra all'imbarcazione uscente.
- Ci sono molte barche in attesa davanti alla chiusa: mettetevi in fila ed attendete il vostro turno. Le imbarcazioni ufficiali (assistenza alla navigazione, vigili del fuoco o dogana), navi passeggeri o navi mercantili autorizzate hanno la precedenza sulle imbarcazioni da diporto.
- Il guardiano della chiusa decide le modalità di manovra. Dovete attenervi strettamente alle sue istruzioni.



Le dighe verticali sono particolarmente pericolose, dal momento che la corrente spinge imbarcazioni e natanti verso il muro della diga. Anche uno sbarramento molto piccolo può essere letale. Tenetevi quindi ben lontani e non nuotate nelle vicinanze di questi manufatti.



Nel caso di ponti levatoi o ponti girevoli fermatevi a debita distanza e proseguite la marcia soltanto dopo che si è aperto del tutto.

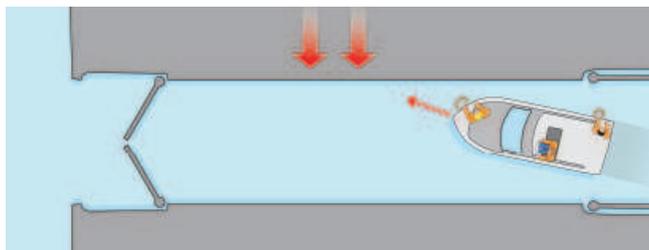




In caso di chiuse discendenti non fissate in alcun caso il battello agli ormeggi.



- Nel caso di una chiusa vuota ormeggiate possibilmente sul lato del vento. In tal modo vi facilitate la ripresa del viaggio, poiché il vento vi spinge lontano dalla parete della chiusa.



- Tenetevi sempre a distanza dalle porte della chiusa: se vi trovate in una chiusa discendente non fermate il vostro battello troppo vicino alla porta controcorrente perché altrimenti il timone potrebbe urtare la soglia di cemento che fa da battuta alla porta. Se vi trovate in una chiusa ascendente, vi è il pericolo che la prua vada a sbattere contro il muro di sostegno della porta controcorrente. E' facile immaginarsi le relative conseguenze.
- Fate passare le cime di prua e di poppa in un anello o intorno ad una bitta d'ormeggio e poi fategli fare qualche giro intorno alla galloccia del vostro battello (vedete figura a lato). Un membro dell'equipaggio tiene le cime in mano e tirando avvicina il battello alla parete della chiusa.

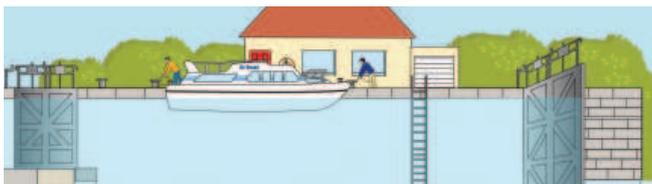
Conche di navigazione manuali

Nonostante la progressiva automatizzazione delle conche, sulle vie d'acqua, percorse per lo più da imbarcazioni da diporto, molte ancora devono essere azionate manualmente.

- Nella maggior parte dei casi le chiuse vengono azionate da un guardiano/a. Tuttavia dovete far scendere a terra almeno un membro dell'equipaggio per aiutarlo. Il guardiano della chiusa ha spesso una lunga giornata di lavoro, soprattutto in estate, per cui sarà lieto di ricevere il vostro aiuto. Qualche volta vi offrirà anche della verdura fresca, uova o persino vino locale.
- Siete pregati di rispettare le sue pause di lavoro e comprendere che se arriverete poco prima della pausa, il guardiano sarà autorizzato a chiudere qualche minuto prima per evitare che il vostro passaggio gli sottragga del tempo pausa. In tal caso attendete pazientemente e non cercate di azionare la chiusa da soli.
- Le porte di deflusso (le quali permettono alla vasca della chiusa di riempirsi o vuotarsi) vengono azionate con una maniglia. Non dovete azionarle senza l'autorizzazione del guardiano, altrimenti potrebbe essere pericoloso. In ogni caso non lasciate fare ai bambini.

Conche di discesa

Entrate lentamente. Fermatevi quanto più possibile lontani dalla porta controcorrente. Fate passare le cime intorno alla bitta della banchina e lanciate le estremità di nuovo a bordo, in modo da poterle ritirare facilmente al momento di ripartire. Non annodare le cime, altrimenti bloccate il battello.



Un membro dell'equipaggio chiude la porta controcorrente. Aprite prima la porta di deflusso a favore di corrente, se entrambe le porte sono chiuse del tutto (la corrente altrimenti le farebbe chiudere sbattendole forte). Prima di azionare la maniglia, accertatevi di aver attivato il dispositivo antiriflusso.



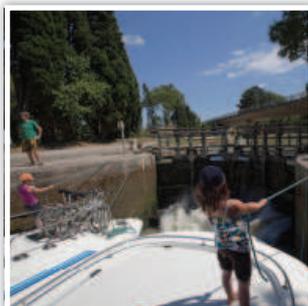
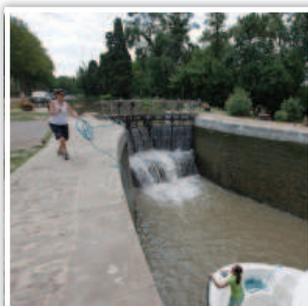
Durante la discesa del battello una persona per ogni cima terrà il battello accostato al muro della chiusa. Se siete solo in due sul battello, la cima posteriore può essere mantenuta dal guardiano della chiusa.



Se la chiusa è vuota, un membro dell'equipaggio apre una porta e il guardiano l'altra. Mai azionare le maniglie con violenza: aspettate, fino al raggiungimento del livello d'acqua necessario. Una volta aperte le due porte, il battello verrà guidato lentamente fuori dalla chiusa. Il membro dell'equipaggio a terra potrà ritornare a bordo servendosi della scala della chiusa o meglio tramite il pontone al di sotto della chiusa.



Conche di risalita



Prima della chiusa un membro dell'equipaggio scende dal battello e sale sulla banchina per prendere le cime che vi vengono lanciate da bordo. Entrate lentamente e tenetevi quanto più lontano possibile dalle porte a favore di corrente (nel terzo posteriore, se siete l'unico battello). Fate passare le cime di prua e di poppa intorno alla bitta della banchina e gettare le estremità di nuovo a bordo.



Il membro dell'equipaggio a terra chiude una porta, il guardiano della chiusa l'altra. Se siete solo in due a bordo, la cima di poppa può essere tenuta dal guardiano della chiusa.



Se il guardiano della chiusa è d'accordo, il membro dell'equipaggio aiuta ad aprire il cancello di deflusso. Due delle persone a bordo terranno rispettivamente la cima anteriore e quella posteriore. Nelle chiusa di piccole dimensioni all'apertura del cancello di deflusso si crea una corrente circolare che spinge il battello contro la porta controcorrente. Per cui durante la manovra le due cime devono essere tenute ben tese per tenere fermo il battello.



Una volta riempita la chiusa, il guardiano apre una porta. Il membro dell'equipaggio apre l'altra e sale di nuovo a bordo. Sciolte le cime, il battello viene guidato lentamente fuori dalla chiusa.

