LEGA NAVALE ITALIANA

SEZIONE DI ANCONA

* * * * *

L'ORMEGGIO
E
L'ANCORAGGIO

* * * * *

P.N. GALLIANO IPPOLITI
(Master Yacht)

PREFAZIONE

Quando arriva l'estate, un rilevante numero di dipartisti si sposta verso un punto riparato e tranquillo, dove dar fondo alla propria ancora allo scopo di godere di un buon bagno di mare e di sole.
In questo incontro cercheremo di dare un piccolo contributo alla buona riuscita di una crociera, esaminando i tipici problemi che si incontrano immancabilmente durante la vacanza.
Sono temi questi che riguardano sia l'arte marinaresca sia la sicurezza che devono sempre stare al primo posto nella loro applicazione da parte di ogni skipper.
Inoltre non dimentichiamoci di quello che dovrebbe essere una sorta di distintivo tra gli appassionati del mare che e' la cortesia.
Purtroppo quest'ultimo atteggiamento viene fin troppo spesso trascurato; personalmente per quanto mi e' stato dato di osservare durante i miei quaranta anni di navigazione, sono giunto alla conclusione che la passione per il mare ed il rispetto delle regole di buon senso ad essa necessariamente collegate, sono indipendenti dalle dimensioni della barca e dal portafoglio.
Dico questo per stimolare ogni skipper, ogni armatore ad adottare la formula della cordialità, del sorriso, della disponibilità nei confronti di chi e' meno ferrato in materia.
Posso assicurare che questo tipo di atteggiamento, garantirà una educazione marinaresca quale deve essere, sia ai nostri eventuali ospiti di bordo che ai neofiti ai quali abbiamo prestato attenzione,
I buoni esempi sono quasi sempre contagiosi!
Ora basta con l'etica e cominciamo a parlare di ormeggio prima e di ancoraggio poi, passando in rassegna tutte le fasi che implicano queste operazioni.

L'ORMEGGIO O L'ATTRACCO che dir si voglia, e' quella azione tendente ad assicurare la propria imbarcazione ad una banchina, ad un molo, ad un pontile o ad un'opera portuale fissa come ad esempio una briccola o un gavitello.

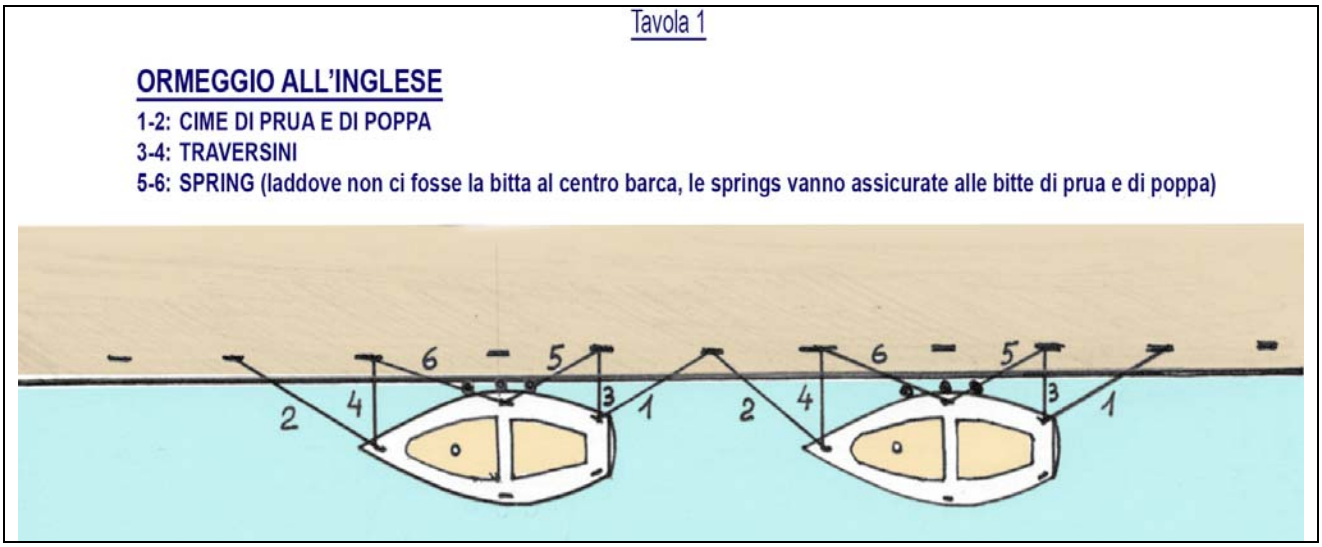
PRIMA DI ORMEGGIARE: se si conosce il posto, la località dell'ormeggio, non ci sono problemi; se non lo conosciamo, e' buona norma consultare il portolano per avere un'idea di massima per prepararsi all'ormeggio con buon anticipo e, sopratutto, con le idee chiare.
Le cime saranno ben disposte sia a prua che a poppa, il mezzo marinaio a portata di mano e l'equipaggio doverosamente "catechizzato" sul come e quando intervenire.
Durante la manovra lo skipper pretenderà il silenzio a bordo in modo che eventuali ulteriori ordini vengano immediatamente recepiti; una cima lanciata troppo presto o troppo tardi potrebbe procurare inconvenienti a volte anche gravi, in particolar modo se le condizioni meteo non saranno maneggevoli.

L'INGRESSO IN PORTO: una volta fissati i parabordi alle fiancate ed uno o due pronti all'occorrenza, vediamo come un equipaggio di 4 persone dovrà essere disposto. Un uomo a prua estrema che controllerà che lo specchio d'acqua sulla traiettoria dell'imbarcazione sia libero da cime galleggianti, sacchetti di plastica o altri oggetti semisommersi che potrebbero interferire con l'elica; un altro con il mezzo marinaio pronto, per recuperare una eventuale cima da un gavitello oppure per facilitare l'ingresso nel posto assegnato; la terza persona ad occuparsi delle cime, in particolare quelle da lanciare subito. Lo skipper deve avere ottima visuale e procedere nel rispetto delle regole (3 nodi di velocità max), ricordandosi che in prossimità dell'ormeggio, vale la regola "*barca ferma non governa*", per cui manterrà un minimo di abbrivio manovrando almeno a 0,5 nodi, agendo sul timone con movimenti dolci e misurati.
Un ormeggio bene eseguito suscita l'ammirazione e la stima del proprio equipaggio e quella di eventuali "scrutatori" quasi sempre presenti durante un attracco.

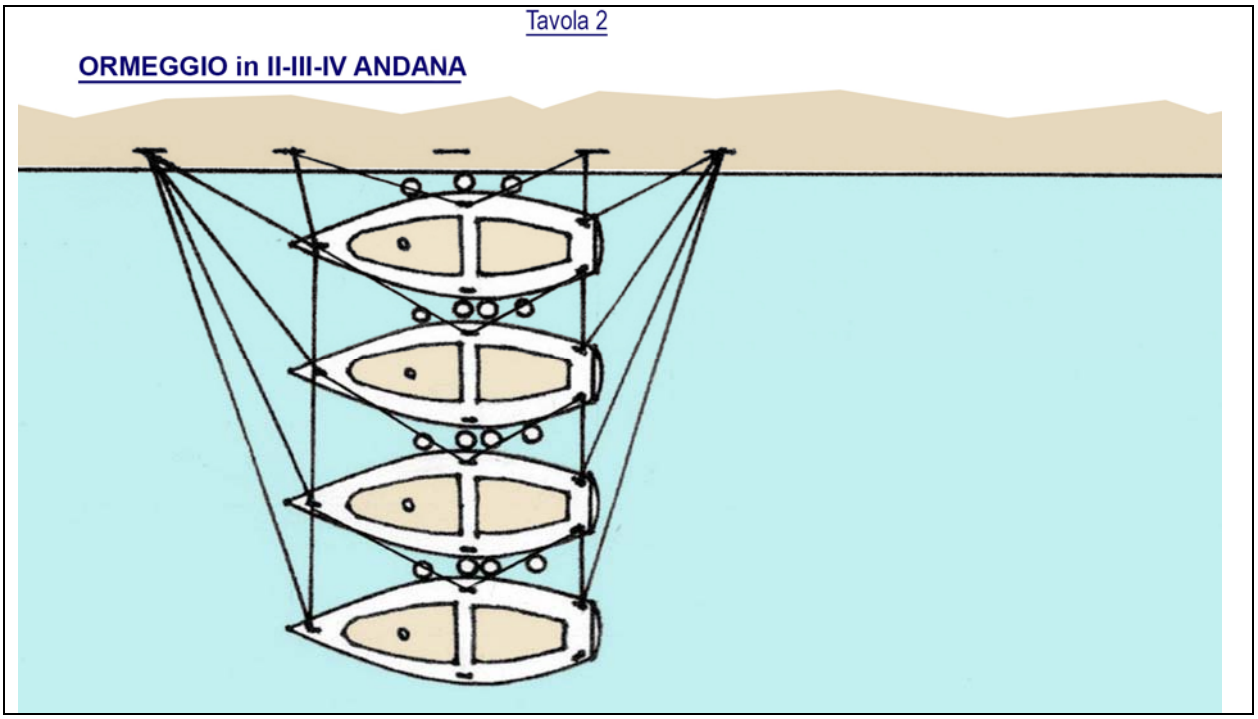
EFFETTI EVOLUTIVI DELL'ELICA: sappiamo tutti che l'elica e' l'organo di propulsione che permette alla nostra imbarcazione di muoversi sia in avanti che indietro, ma tende anche a far muovere la barca in un lato o nell'altro.
La dinamica e' la seguente: un elica destrorsa (oggi il 90%) tenderà a far spostare la poppa a destra in marcia avanti e a sinistra in retromarcia, con l'elica sinistrorsa, avviene l'esatto contrario. E' necessario quindi che lo skipper conosca l'effetto evolutivo della sua elica, per non complicarsi inevitabilmente la vita con tentativi grotteschi e niente affatto marinareschi.
Va inoltre tenuta debitamente in conto l'intensità e la direzione del vento in quel momento che, se sapientemente calcolate, faciliteranno il compito dello skipper; se no il risultato sarà inversamente proporzionale.

TIPOLOGIE DI ORMEGGIO.

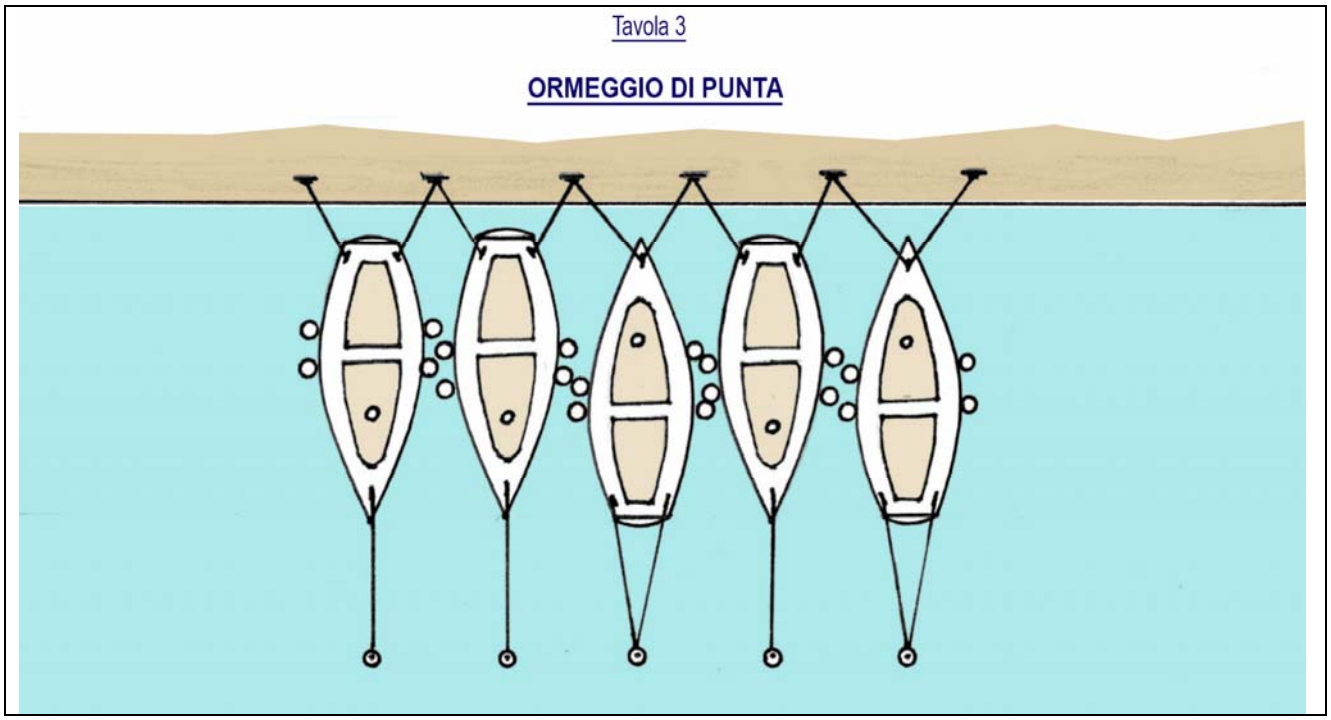
1)– ORMEGGIO DI FIANCO (all'inglese) - (Tavola 1): e' il più classico, ma sta scomparendo a favore di quello di punta che permette un più alto numero di attracchi a parità di metri disponibili di banchina. Tecnica: una cima a prua ed una a poppa, due springs incrociate, due traversini.



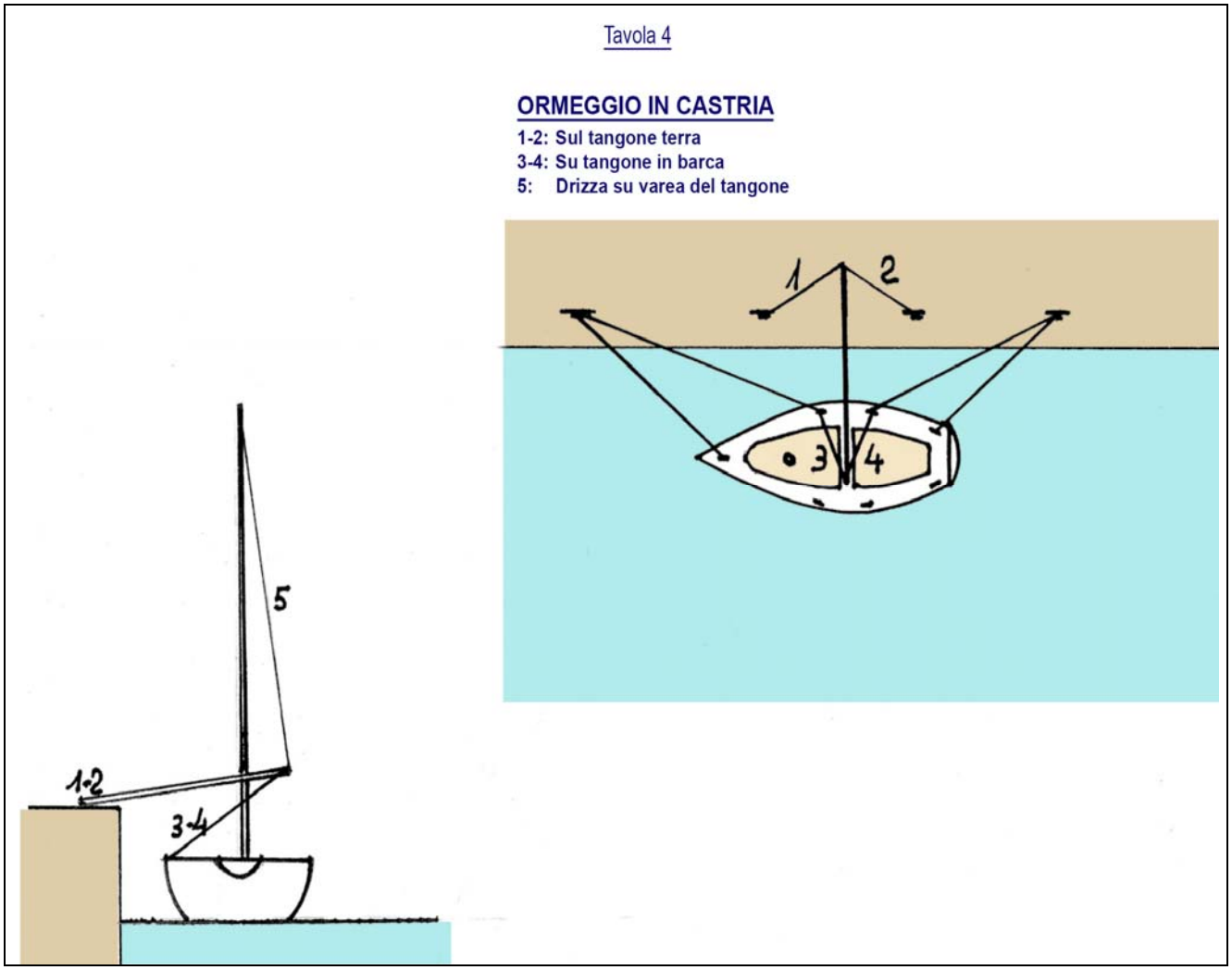
2)- ORMEGGIO IN SECONDA, TERZA, QUARTA ANDANA - (Tavola 2): questo tipo di ormeggio e' così chiamato quando si renda necessario ormeggiare con la propria fiancata, sulla fiancata di un'altra barca che può essere a sua volta già affiancata ad un'altra e così via. Per quanto riguarda la tecnica e' simile al classico ormeggio all'inglese con la differenza che le springs e i traversini vengono fissati all'imbarcazione interna e le cime di prua e di poppa andranno sempre fissate in banchina su bitte via via più lontane a seconda del numero delle barche in andana, e questo lo si fa per impedire che le ultime barche si muovano abbastanza pericolosamente a "fisarmonica".
Nel caso ci trovassimo nelle condizioni di dover ormeggiare in andana, e' buona norma chiedere cortesemente se ci e' possibile farlo, ed e' altrettanto cortese e marinaresco concederlo.
Sistemare in maniera appropriata i parabordi, togliersi le scarpe e passare a prua delle altre barche per scendere a terra o risalire a bordo, e buona educazione oltre che una buona norma marinaresca.
A questo punto non resta che offrire una birra fresca o un buon bicchiere di vino per sdebitarsi della cortesia ricevuta.



3) – ORMEGGIO DI PUNTA (a bandiera) – (Tavola 3): si può fare sia con la prua che con la poppa rivolta verso la banchina però, ci sono delle considerazioni da fare del tipo: come è fatta la barca, come e' fatto il punto di attracco. In linea generale, ai fini di una più comoda discesa o risalita a bordo, e' preferibile l'ormeggio di poppa che va però a discapito della privacy. E' consigliabile invece l'ormeggio di prua, in caso di vento sostenuto; questo ci permetterà di attraccare con meno rischi e di conservare poi una certa privacy dai curiosi sguardi provenienti da chi passeggia per i pontili.



4) - <u>ORMEGGIO IN CASTRIA</u> – (Tavola 4): se nel punto di attracco e' presente una forte risacca, oppure una forte escursione di marea, c'e' l'eventualità di procurare danni alla fiancata della barca che striscerà sulla banchina. In questa situazione si potrà ricorrere alla castria: una volta ormeggiata all'inglese, si fa in modo che un pennone (tangone) collocato a centro barca, tenga la stessa lontana dalla banchina.
Si rende tutto elastico in modo cardanico, fissando il pennone a una drizza che lo tiene alto a bilanciere sopra il boma, oltre a quattro legature, due per ogni estremità del pennone, che impediscono allo stesso di scorrere sia sulla banchina che sulla barca. Possiamo stabilire la distanza di sicurezza dalla banchina semplicemente regolando la lunghezza di queste quattro cime.



LE CIME DI ORMEGGIO

In linea generale le cime più adatte ad ormeggiarsi sono di nailon galleggianti, di fatti questo materiale garantisce robustezza ed elasticità appropriate ad attutire bruschi movimenti della nostra barca.
La galleggiabilità e' una condizione obbligatoria per consentire un facile ed immediato recupero qualora la cima cadesse in acqua, inconveniente che spesso ricorre specie quando non sia stato adeguatamente "programmato" l'ormeggio.
La scelta del diametro delle cime e' proporzionale al dislocamento della barca: scafi lunghi 6-7 metri (1 tonnellata) cavo da 8-10 mm, scafi da 10-11 metri (5-6 tonn.) cavo da 14-16 mm, scafi da 14-15 metri (10-12 tonn.) cavo da 18-20 mm, e così via.

L'ANCORAGGIO

Anche questa e' una operazione che tende a fermare la barca per periodi più o meno lunghi a seconda degli scopi che ci siamo prefissi.
L'ancoraggio si effettua in modo diverso dall'ormeggio, in quanto noi dobbiamo ***"aggrapparci"*** direttamente sul fondo utilizzando la nostra attrezzatura di bordo.
L'attenzione che bisogna dare a questa operazione deve essere molto scrupolosa.
Dando per scontato che la linea di ancoraggio sia assolutamente integra e solidale e la manovra effettuata a regola d'arte, nessuno può garantire con certezza assoluta la tenuta dell'ancora.
Bisogna quindi scegliere l'ancora adatta a quel tipo di fondo, determinare accuratamente il luogo dove dar fondo, ed eseguire un insieme di operazioni per garantire una buona tenuta, che ora vedremo:

LA NATURA DEL FONDO

Sulle carte nautiche e' sempre riportata la caratteristica del fondo con lettere in corsivo che indicano: *f* = fango, *p* = pietre, *r* = roccia, *a* = alghe, *s* = sabbia ecc..
La tenuta di un fondo composto da sabbia, fango compatto o creta, e' in linea generale molto rassicurante (i portolani indicano "buon tenitore"); con ghiaia e' discreta, con fango troppo duro o alghe, e' sicuramente a rischio per la difficoltà dell'ancora di penetrare nel terreno, tanto più vero quanto più l'ancora e' di peso e dimensioni ridotte.
Su fondali marini rocciosi l'ancora, molto più spesso di quanto si immagini, si incastra in maniera così "maligna" da non poter essere più recuperata, a meno di una "semplice" immersione in apnea e per questa ragione e' consigliabile che il fondale non sia mai superiore a 7/10 metri, come vedremo.

L'ANCORA DA SCEGLIERE

Sono numerosi i tipi di ancore, progettate per una tenuta migliore, a seconda della natura del fondo, ognuna delle quali di un peso proporzionale al dislocamento della nostra imbarcazione. Generalmente le ancore da sabbia, ghiaia o rena, sono caratterizzate da marre di grande superficie per opporre più resistenza alla trazione;

per il fango compatto o roccia sono più appropriate quelle a marra più sottile e unghia più grande e robusta. La più usata e' la classica "ammiragliato" che se vogliamo e' alquanto ingombrante e pesante ma e' ottima per qualsiasi fondo (anche se sulla sabbia a volte potrebbe arare).
Molto diffusa e' l'ancora a vomere di medio ingombro (C.Q.R.) o (delta) e di buona tenuta su sabbia, ghiaia e fango ma precaria su fondi rocciosi.
Un'ancora molto valida e' la "bruce" che originariamente era nata come ancora speciale delle petroliere che davano fondo nel mare del nord, per poi diffondersi sulle barche da diporto per la sua peculiare proprietà di affondare saldamente nella sabbia e nel fango ed avere una tenuta molto più consistente delle altre a parità di peso e lunghezza di catena.

LA LUNGHEZZA DELLA CATENA

Di fondamentale importanza e' la distanza che divide l'ancora dalla barca in rapporto al fondale (fondale = distanza in metri tra la superficie del mare e il fondo marino).
Ogni ancora agguanta bene se agiamo in maniera che la trazione venga effettuata parallelamente al fondo; di fatto per muoversi e' costretta a spostare una grossa quantità di materiale. Per spedarsi invece, la trazione avviene lungo una verticale conseguente al poco calumo effettuato.
Per questo motivo si utilizza una lunghezza di catena che grazie al suo stesso peso tenderà a rimanere sul fondo, garantendo una trazione orizzontale Inoltre il gran peso, fungerà da ammortizzatore in caso di forte vento.
Dal momento che possiamo stazionare in sicurezza con un calumo pari a 5 volte il fondale, per lo stesso motivo e' sconsigliabile un ancoraggio in più di 10 metri d'acqua
Abbastanza di sovente, barche piccole (6/10 metri) utilizzano solo uno spezzone di catena e poi un lungo cavo tessile (per una questione di peso). In questo caso, e' preferibile un cavo di nailon all'impropriamente usato cavo in poliestere (quello delle scotte), in quanto la sua elasticità e' in grado di attutire eventuali brusche trazioni. In ogni caso questo cavo di nailon deve essere comunque affondabile.

DOVE ANCORARE

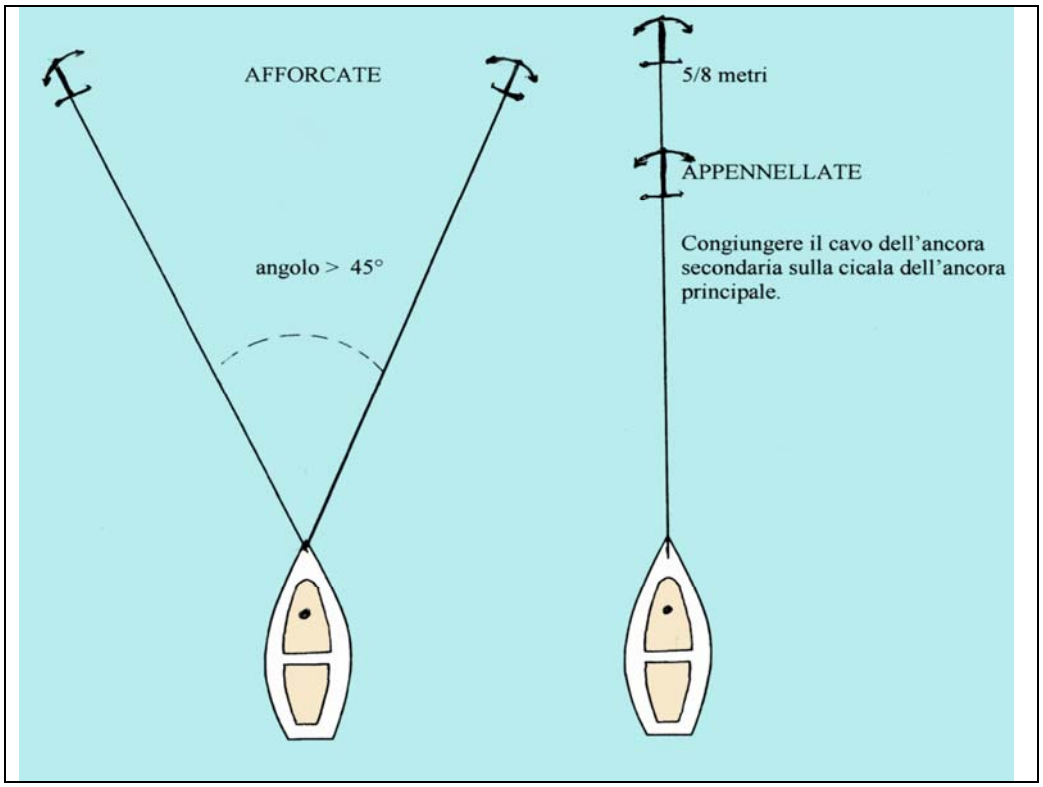
Oltre alla scrupolosa analisi del fondale e del fondo, per un buon ancoraggio e' necessario valutare attentamente quanto siamo ridossati dal vento di traversia in quello stesso punto, da una eventuale forte risacca, o da una prevista rotazione del vento causata da un mutamento delle previsioni meteo.
In una situazione di cambiamento del vento che restasse invece "maneggevole", e' necessario che le barche possano descrivere attorno alla propria ancora una circonferenza completa avente per raggio una lunghezza pari alla somma della lunghezza della catena più la lunghezza della barca e che attorno a questi 360° non vi siano impedimenti (altre barche, secche o bassi fondali), pensate a quale putiferio accadrebbe, specialmente di notte, in una rada affollata se non si analizzassero i succitati elementi.

COME ANCORARE

Una volta giunti sul posto prescelto e quindi già analizzati tutti gli elementi dei quali dobbiamo tenere conto, se c'e' brezza, ci disponiamo prua al vento e con tutte le manovre in chiaro, diamo fondo all'ancora facendola scendere velocemente sotto il controllo dell'equipaggio. Se il vento e' assente, osserviamo la disposizione delle altre barche già ancorate per disporci nella stessa direzione (un po' di corrente, una lieve risacca), dopodiché si manovra in retromarcia lentamente e si continua a dare calumo fino alla lunghezza considerata. Poi si blocca la discesa e si procede in retromarcia con più forza affinché l'ancora affondi; si verifica in questo modo se l'ancora ha fatto testa. Una volta eseguita l'operazione, ad ulteriore conferma della tenuta facciamo da un punto della barca, e sempre quello, due o tre rilevamenti, e sempre quelli, a terra. Se dopo 10 o 15 minuti la situazione non cambia, possiamo dedicarci alle nostre attività vacanziere.

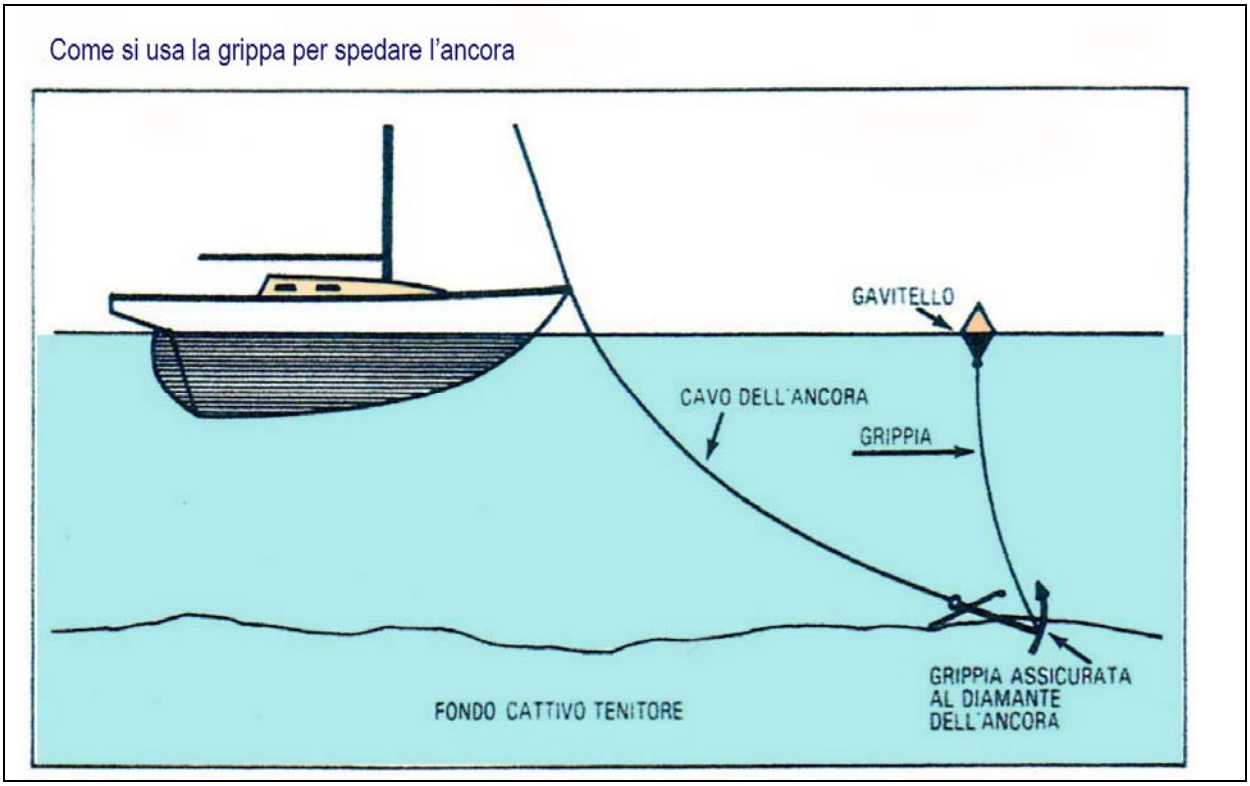
ANCORE AFFORCATE E APPENNELLATE

A bordo dovrebbero sempre esserci, durante una crociera, almeno due ancore, per esempio una Ammiragliato ed una C.Q.R. o Bruce o Danforth o delta che si possono usare come detto precedentemente, oppure contemporaneamente di prua e di poppa o tutte e due di prua. Questa ultima soluzione e' consigliata quando si temono condizioni meteo poco maneggevoli per non dire avverse.
Essa si può effettuare o con le ancore affocate, ossia date fondo entrambe alla giusta distanza e disposte con un angolo di almeno 45° tra loro (questa e' da attuare se si prevede un salto di vento); oppure con le ancore appennellate ossia collegate tra loro una dopo l'altra con 5-8 metri di catena, in maniera tale che la prima, di solito la più piccola, rafforzi la tenuta della seconda (principale).



RECUPERARE L'ANCORA

Per recuperare sicuramente le ancore, e' buona norma collegare al diamante delle stesse un cavo (grippia) sufficientemente robusto da poter spedare in senso contrario a quello che e' servito per ancorarsi. L'altro capo della grippa sarà collegato ad una boetta che in superficie ci indicherà la posizione dell'ancora sul fondo e dalla quale inizieremo la manovra di recupero.



NODO D'ANCOROTTO

Nodo che si usa per unire il cavo in nailon alla catena tramite un grillo di diametro pari a quello della maglia della catena.

BUON VENTO A TUTTI

Ottobre 2014