Corso di Altura: "Ancoraggi, ormeggio ed uso del Tender"
B. Carbone

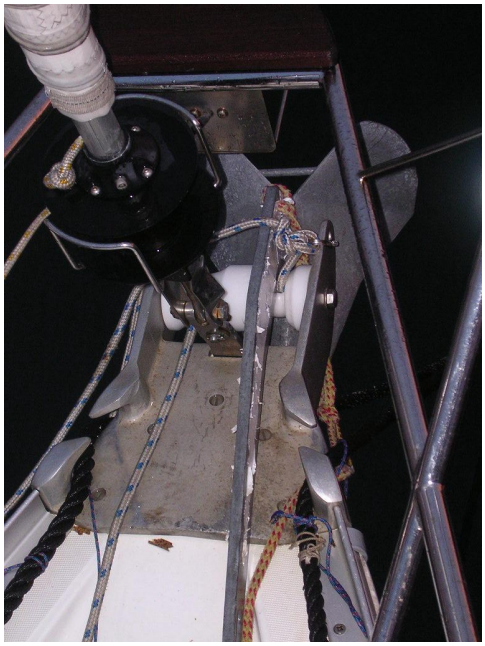
LE ANDATURE

Per andatura si definisce quella tecnica di disposizione delle vele e del timone che fa sì che una barca navighi verso una direzione voluta.
Se manca il vento, non c'è più un'andatura. Se c'è il vento, e la barca non è ancorata o all'ormeggio, probabilmente la barca sta seguendo una certa andatura: bolina, lasco, poppa ecc. Lo skipper **deve** sempre controllare che l'andatura sia corretta e valutare i rischi connessi con l'andatura che sui sta seguendo.

Sulle andature sono stati scritti fiumi di inchiostro e quindi, almeno in questa prima edizione, non ci soffermeremo più di tanto.……..

ANCORAGGIO

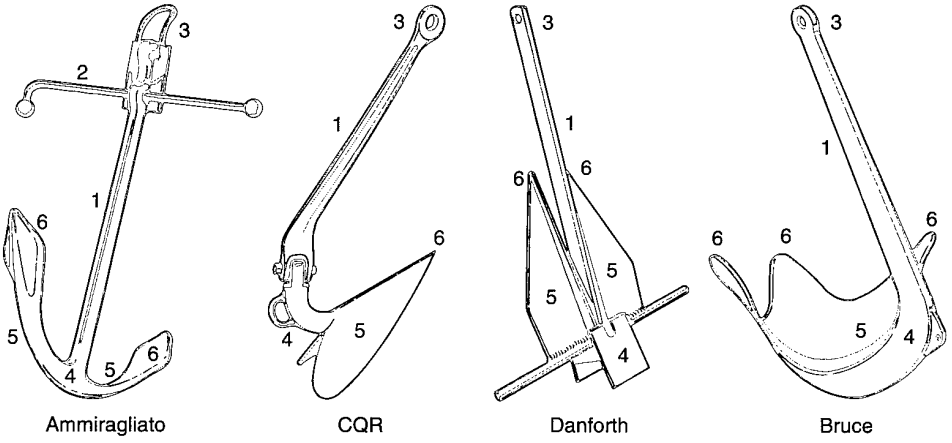
La maggior parte della gente comune pensa che il maggior pericolo in mare sia quello di affondare!
Facendo i debiti scongiuri, ciò non è vero. Il maggior pericolo, e la numerosità degli incidenti è sempre connessa a quell'elemento che è *ostico* per una barca e cioè la terra! Quindi in mare occorre fare in modo, quando si desideri scendere a terra o riposarsi in rada, di stare **vicini** alla terra ma mai troppo a contatto. Come si suol dire l'Atterraggio deve essere pilotato dal comandante della barca (lo skipper) e non dagli elementi atmosferici.


L'ancora del Pilierone: Una Delta da 16Kg . Nel Gavone ci sono altre due Fortress da 20 kg

Tipi di ancore

Per tale motivo esistono le **ancore**, che sono oggetti che grazie al loro peso, ma soprattutto alla loro forma, graffiano e si aggrappano al fondo marino non consentendo alla barca di muoversi rispetto al punto di ancoraggio, se non girando intorno (ancoraggio alla ruota).

Nell'antichità le ancore erano delle grosse pietre (in Sicilia si chiamano *mazzere*); esse funzionano solo sul principio del peso o, su fondi pietrosi, per il fatto che tendono ad incastrarsi fra le altre pietre.
Oggi in commercio si trovano vari tipi di ancore. Le più diffuse sono mostrate in figura; un'ulteriore ancora moderna è la Delta (non mostrata)

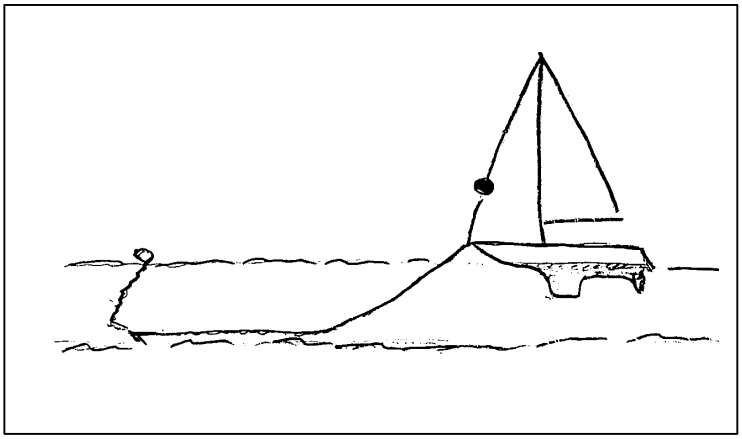


Nomenclatura:
1-Fuso, 2-Ceppo, 3-Cicala, 4-Diamante, 5-Marre, 6-Unghie

Un buon ancoraggio

Perchè il tutto funzioni, e non si vada a sfasciarsi a terra, l'ancora deve graffiare il fondo con un angolo molto basso, cioè il **calumo** (la cima o catena dell'ancora) deve scorrere, per un certo tratto, appoggiata al fondo. Vi chiederete perché. Semplice perché le ancore sono progettate anche per essere recuperate e quindi quando si decide di salpare occorre poterle *spedare* cioè liberarle dal fango o sabbia che le tiene bloccate. Anche qui ci viene incontro la forma del *ferro* (come viene chiamato dai naviganti di lungo corso un'ancora…). Quando l'angolo di tiro del calumo è alto (quasi perpendicolare al fondo) l'ancora tende a liberarsi dalla presa e si può recuperare.

Abbiamo già detto che perché un'ancora funzioni occorre che essa morda il fondo e tiri in direzione parallela al fondo. Perché ciò avvenga è necessario che il calumo filato in mare sia almeno **3 volte il fondale, meglio 5 volte**. Quanto calarne dipende da svariati argomenti che possiamo elencare in: tipo di fondale (buono o cattivo tenitore), condizioni meteo e del ridosso e, non ultimo, necessità di adeguarsi al



Il Calumo deve essere lungo da 3 a 5 volte il fondale

calumo delle barche vicine se si è in rada con ancoraggio alla ruota (vedi più oltre).

La linea di ancoraggio, cioè ciò che lega l'ancora alla barca, può essere realizzata in vari modi.
La parte che si collega all'ancora **deve** essere realizzata con uno spezzone di **catena** lungo almeno 6-8 metri. I motivi sono almeno due:

1. Affinchè il calumo, in prossimità dell'ancora, sia orizzontale occorre peso e ciò si può ottenere sono con catena o cima impiombata, che però costa quanto la catena!
2. Poiché il calumo tocca il fondo, e questo non sempre è fatto di sabbiolina bianca e incontaminata, ma le più volte sorprende per la presenza di scogli affilati, carcasse di lavatrici ed altri oggetti casalinghi, ecco che una cima tessile, a forza di sfregare con oggetti taglienti si può consumare arrivando a spezzarsi. Una catena invece si usura superficialmente e non si spezza. Questo è un secondo motivo per cui i primi metri devono essere di catena

Il fatto che la restante parte del calumo sia in tessile o in catena è scelta dell'armatore e dipende anche dalla dimensione della barca. Fino a 10 m si può ancora avere un calumo misto, sopra conviene un calumo tutto in catena o comunque con almeno 30m di catena. Il motivo per cui si mette una cima è legato al minor peso da tenere a bordo e al minor peso da tirare quando si salpa l'ancora.
Motivi di sicurezza comunque impongono che l'ultima parte della linea di ancoraggio sia in cima tessile ben bloccata ad un golfare della barca; è in tessile così in caso di vero pericolo (vento che entra in rada e che non si riesce a sostenere, si può tagliare con un buon coltello e salvare la barca da un atterraggio non voluto. Se avevate messo il grippiale l'ancora non è persa e può essere recuperata in un secondo tempo, altrimenti, se ci riuscite, legate un parabordo alla cime dell'ancora prima di lasciarla andare. Il parabordo legatelo bene altrimenti oltre all'ancora e alla catena avete perso anche un parabordo! Questa considerazione vi farà leggere con maggiore attenzione il capitolo sui nodi
Il motivo per cui deve essere legata ad un golfare della barca serve anche a prevenire sbadataggini: se un membro dell'equipaggio si dimentica di serrare bene il calumo alla galloccia questo, scorrendo scorrendo giunto alla fine si ferma perché è legato, altrimenti l'ancora è persa, e forse anche la barca..

Ed ora una domanda: **quanto deve essere lunga la linea di ancoraggio?** Risposta: dipende da dove volete andare. Nella mia barca ho 50 m di catena seguiti da 30 m di tessile. Persone più normali di me tengono solo 50m di linea e scelgono di ancorarsi solo su profondità inferiori agli 8-10m.

Alcuni anni fa a Vulcano nelle Eolie (non avevo ancora l'ecoscandaglio) mi stavo ancorando in una ampia rada dove già erano ancorate numerose altre barche e quindi non avevo controllato la carta nautica. Comincio a calare l'ancora e… il calumo va tutto giù: 80 m! a questo punto chiedo ad un vicino poco più a terra (circa 20 m) quanto avesse calato e lui mi risponde " 30 metri, ma stai attento che dopo di me comincia la scarpata sottomarina e il fondo va giù a oltre 120m" bene ho recuperato con *Verri* (braccio sinistro) e *Cello* (braccio destro) la linea d'ancoraggio e mi sono avvicinato un po' più a terra. Ho ridato fondo su 3 m d'acqua.
Nota aggiuntiva. Per correttezza Verri e Cello sono le braccia del mio prodiere, mia Moglie le mie figlie Marina ed Alessandra o, ultimamente, un membro del mio equipaggio in

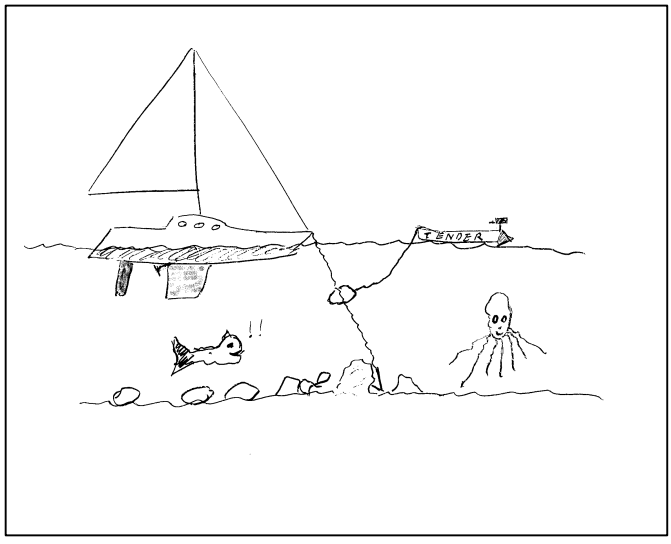
quanto in genere io sto alla manovra del timone. Motivi di pace familiare mi hanno spinto ad *unire* queste due parole acquistando un vericello elettrico (sul Piliero, ora sul Pilierone c'era di serie).

Ancore incagliate

Cosa si fa se un ancora si è incagliata e non ha nessuna voglia di venire su? Be la vita è tutto un "se" e quindi cominciamo.

1. Se ci avete pensato prima di ancorarvi ed avete agganciato al Diamante dell'ancora il grippiale, cioè una cimetta che finisce con un galleggiante (può essere un parabordo) allora ciò che va fatto e di andare con la barca o col tender sul grippiale , e mettersi a salpare l'ancora possibilmente tirando nella direzione opposta a quella nella quale il vento aveva disposto la barca. Così facendo le unghie (dell'ancora, non quelle di vostra moglie che vi sta aiutando) si scaricano della presa del fondo e voi tirate l'ancora a testa in giù. Non serve averla tirata tutta, basta sentire di averla sollevata almeno di 1 metro. A questo punto con calma si può recuperare il resto della linea di ancoraggio. Attenzione però, non siete più ancorati, ma il peso della catena tenderà a rallentare ogni vostro movimento.
2. Se è estate, siete ancorati in un fondo non elevato, l'acqua è calda e pulita, siete dei bravi sub, c'è poco da aspettare, buttatevi in mare e spedate l'ancora a mano. Attenzione non serve portarla su! Basta rimuoverla sul fondo eliminando l'ostacolo che la blocca, poi la potete recuperare dalla barca.
3. Se siete a questo "*se*" potete cominciare a preoccuparvi. Ma non tutto è perduto. Se il fondo è roccioso probabilmente l'ancora è entrata in un anfratto o si è arroccata (bloccata fra due rocce). Ciò che conviene fare è di mettere a picco la linea di ancoraggio e poi con le mani iniziare a mollare 40 cm e subito recuperarli, possibilmente con un moto ritmico in modo che, a forza di ballare, l'ancora ruotando possa liberarsi. Alcune ancore a forza di ballare si arroccano ancora di più, quindi questa manovra richiede anche una buona dose di fortuna!
4. Un ultimo metodo, prima del coltello, consiste nel fare le seguenti operazioni.

    - Sulla barca si mette la linea di ancoraggio il più possibile a picco (tesata al massimo)
    - Si prepara un anello di circa 1 metro di catena, lo si passa intorno al calumo e, legato con una cima, si fa scorrere il più in basso possibile lungo la linea di ancoraggio.
    - Col tender (a retromarcia, altrimenti se l'elica prende la cima fate un bel frullato) si mette in tensione questa grippia mobile tirando nella direzione opposta alle unghia per spedare l'ancora;



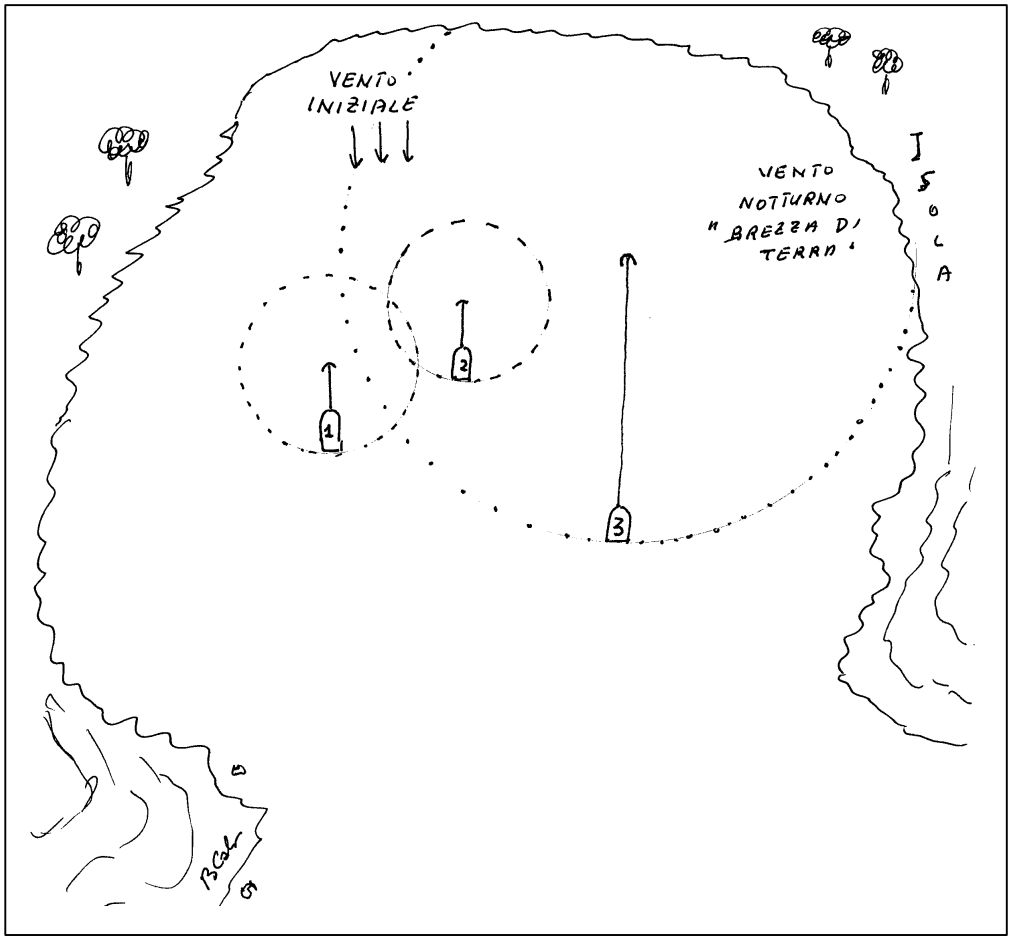
E’ utile un’ amico che stia in acqua con la maschera per guidarvi, ma deve avere una gran fiducia in voi perché il timore di fare un frullato di amico (con l’elica del motore del tender) è un pericolo sempre in agguato, quindi se c’è l’amico in acqua attenzione!

5. Ultimo metodo (sig) tagliate il calumo e legateci un galleggiante, cosi se passa un sub bravo recupera lui l’ancora. Se invece siete bravi chiamate voi un sub e, previo accordo economico (prezzo ancora +prezzo catena < costo sub) fategli fare il lavoro. Nota Bene. In genere chi fa questo mestiere ha delle tariffe convenienti rispetto a dover ricomprare tutto, l’unico problema e riuscire a contattare la persona.
6. Morale finale: Ancorate sempre su profondità che riuscite a gestire da soli con maschere e pinne.

Ancoraggio alla ruota

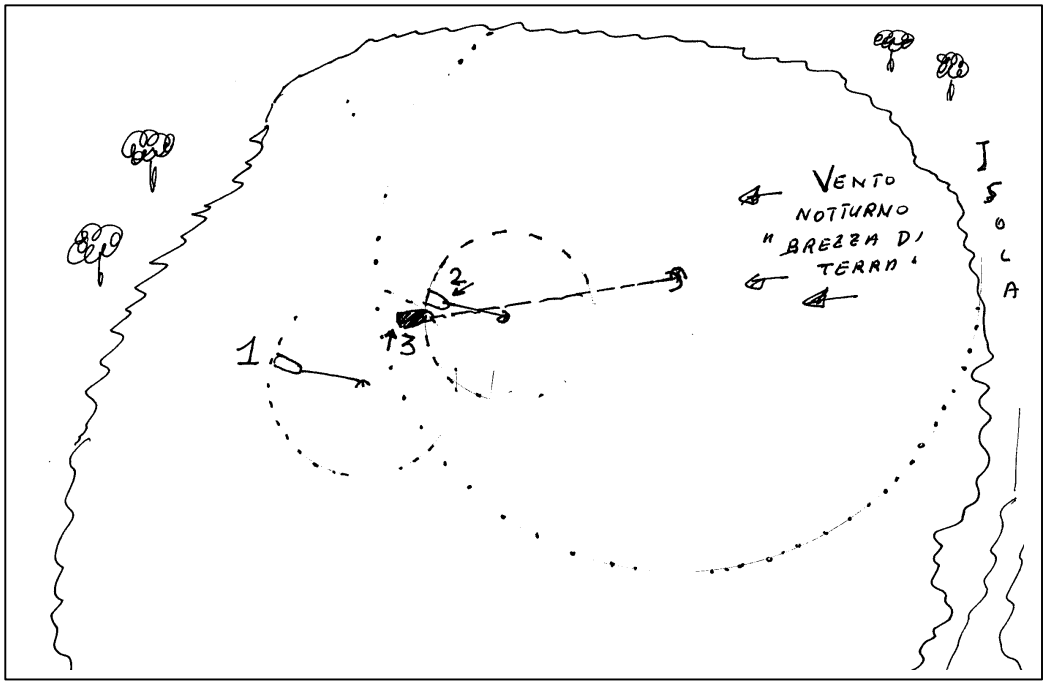
Spesso sia durante una bella giornata per fare il bagno o a fine giornata per passare la notte in rada ci si vuole ancorare in una bella caletta con la propria ancora per passare una serata tranquilla. A volte l’ancoraggio alla ruota è una necessità dovuta ai pochi posti che si possono trovare nei porti. A Porto Azzurro (all’Elba) è prassi normale, per chi arriva dopo le 17 fermarsi in rada, in quanto il porto è già saturo.

In tal caso è importante considerare che la barca si va a disporre sempre con la prua al vento in quanto la prua è tirata dalla cima dell'ancora.
Durante il giorno, ma ancor più con la notte, il vento tende a girare e con esso anche tutte le barche ormeggiate in rada faranno una rotazione, ecco perché si parla di ancoraggio alla ruota.
Per non doversi alzare durante la notte è importante quindi calcolare (o sarebbe meglio dire *stimare*) quale sarà la nostra posizione quando il vento girerà.



Nella figura le barche [1] e [2] hanno ben stimato la situazione: se il vento gira non si toccheranno né andranno a sbattere a terra. La barca [3] invece, ha dato fondo a troppa catena.

La barca [3], a causa della sua **super prudenza**, o inesperienza, avendo dato fondo a troppa catena, quando il vento girerà, (vedi figura successiva) andrà a sbattere contro la fiancata della barca 2 con "*effetto cinema*" per la barca [1] che potrà *godersi* uno spettacolo offerto dalla barca [3] e, suo malgrado, dalla barca [2] del film: tira di qua…. inveisci di la… ecc. ecc. (a volte questo spettacolo risulta vietato ai minori per la tipologia di insulti).

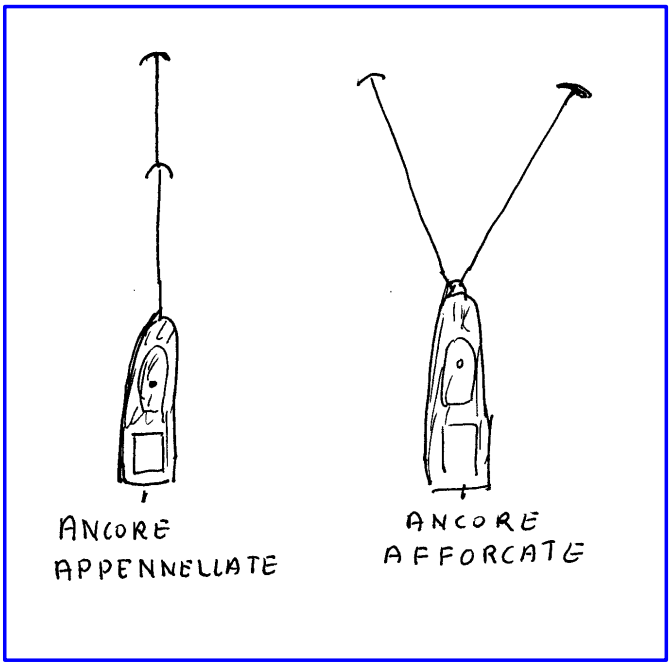


La giusta soluzione, in questo caso, richiede che la barca [3] riduca il suo calumo allo stesso valore in metri di quello della barca [2] (ovviamente a parità di fondale, altrimenti se ne avete voglia e vi ricordate la trigonometria, fatevi i conti…)
Da osservare che se il vento avesse ruotato in direzione esattamente opposta a quella mostrata dalla figura (cioè da sinistra o Ovest), le barche [1] e [2] sarebbero state bene, mentre [3] sarebbe andata a sbattere a terra o contro gli scogli.

Ancore afforcate e appennellate

Spesso, per migliorare la tenuta di un'ancora, si appennella una seconda ancora con uno spezzone di circa 10-12 metri di catena che si collega al suo diamante. Si ottiene così la situazione mostrata in figura (a sinistra). Le due ancore si aiutano a vicenda ed in più si è aumentato il peso sul fondo quindi l'angolo di tiro sarà ancor di più orizzontale. Tali ancoraggi ovviamente non si fanno se c'è un vento di 10 nodi, ma solo se monta un ventone da 25-40 nodi, allora sì che conviene pensare seriamente ad appennellare una seconda ancora. Se appennelate la seconda ancora con questa tecnica non dimenticate il **grippiale** che vi sarà molto utile per salpare la linea di ancoraggio dalla fine, eventualmente andandoci col tender e legando al grippiale una cima più lunga che poi potrete salpare con l'aiuto del Winch.
Se però avete già ancorato la tecnica non può essere quella di collegare la seconda ancora al diamante della prima, perché così facendo sarete costretti a salpare totalmente la prima ancora (sempre che con voi non ci sia l'amico sub); in tal caso la **tecnica che si usa** consiste nel salpare la line di ancoraggio fin tanto che il calumo residuo sia di circa 12-15 metri,

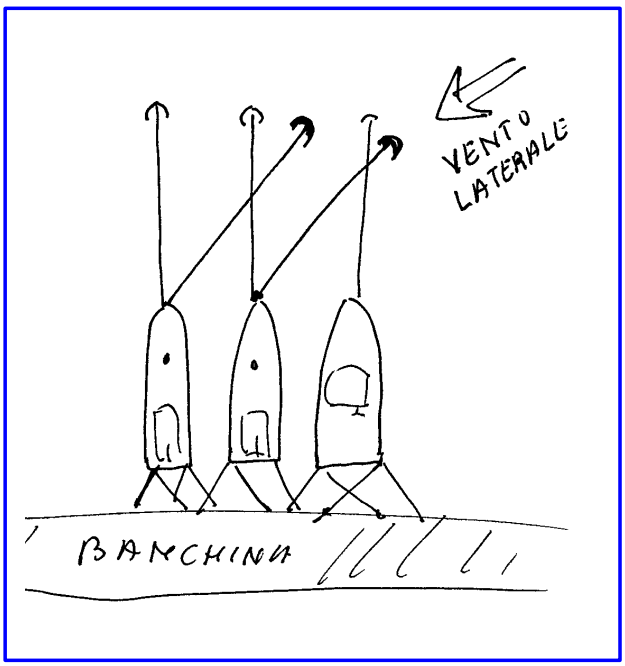
quindi si **appennella** con due grilli la seconda ancora collegando la sua cicala ed il suo diamante alla catena principale. A parte la difficoltà di peso (della seconda ancora) questo metodo funziona molto bene. Consiglio sempre di lasciare una cimetta al diamante o alla cicala della seconda ancora che vi serve di aiuto per regerla legata alla barca quando andrete a levare i grilli.



Afforco

Una **seconda tecnica** per rafforzare un ancoraggio consiste nel calare una seconda ancora.

In tal caso, per evitare che le due ancore si diano fastidio a vicenda, è bene che alla seconda sia dia fondo con un angolo di circa 30 gradi rispetto alla prima ancora.



Un tipico esempio di esigenza di **afforco** di ancore si ha quando, già ancorati in porto con poppa alla banchina, si osserva un vento di traversia laterale che tende a spingere tutte le prue da una parte. In tal caso l'ancora principale non lavora più bene e la forza di tiro sale in modo veramente considerevole. Cosa fare? Semplice, si prepara una seconda linea di ancoraggio in afforco alla precedente,che i va a calare col tender (vedi figura) In tal caso l'angolo deve essere il maggiore possibile, considerando, comunque, che non è bene superare i 60 gradi. Inoltre (in base alle effettive condizioni del porto, è bene che l'ancora sia calata il più lontano possibile per evitare di incagliarla con le catene degli altri ancoraggi delle barche vicine. Comunque in questi casi sono tutti coscienti che quando si salperà ci sarà da fare un bel po' di lavoro per tutti… Questa situazione è tipica di Acciaroli, bellissimo porto nel sud della Campania.

Ormeggio in banchina

Ormeggiare una barca, attenzione *NON PARCHEGGIARE*, come a volte si sente dire! Ormeggiare, dicevo, significa arrestare una barca prossima ad una banchina o ad un pontile in modo che essa sia assicurata da cime e né vada via, né vada a sbattere contro il pontile stesso.

Perché essa non si muova da dove è stata posizionata richiede che ci sia almeno una cima a prua ed una a poppa.

L'ormeggio può essere fatto

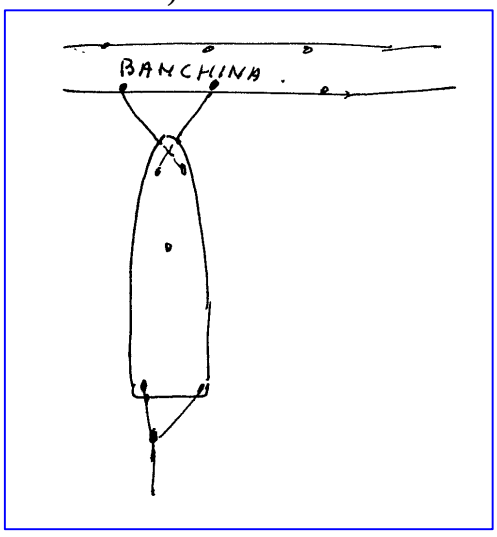
- poppa alla banchina
- prua in banchina
- fiancata alla banchina (o all'inglese)

La differente scelta fra prua o poppa alla banchina dipende sostanzialmente da due considerazioni e scelte fatta dallo skipper.

Prua o poppa in banchina.

Se la barca è a carena lunga (come le "Alpa 9,50") la manovrabilità in retromarcia è difficoltosa e quindi si preferisce venire prua in banchina, calando una ancora a poppa o provvedendo a portare a poppa il *corpo morto*. Altro motivo che spinge a ormeggiare la barca prua in banchina consiste nella possibilità che cosi si ha di stare con il pozzetto lontano dal pontile, dove spesso nei porti turistici, con l'andare della serata si raccolgono numerosi turisti e passanti che, amanti del fresco e delle barche, e magari anche un po' curiosi, amano passeggiare sbirciando nelle varie *dinette*. A chi piace la *privacy* o mette dei teli di protezione o semplicemente ormeggia con la prua in banchina.

Chi possiede invece una barca manovriera, tipiche quelle con bulbo o deriva centrale, può ormeggiare poppa in banchina. Fra i vantaggi che offre l'ormeggio di poppa c'è senza dubbio quello della facilità di salita e discesa dalla barca. Inoltre se si possiede una passerella, o se ce ne siamo procurati una in porto (basta una tavola) la salita e discesa sono molto semplificate. Su alcune barche per favorire la salita e la discesa viene istallata dallo skipper una *plancetta di poppa* che permette di avvicinarsi di ulteriori 30-40 cm al pontile.



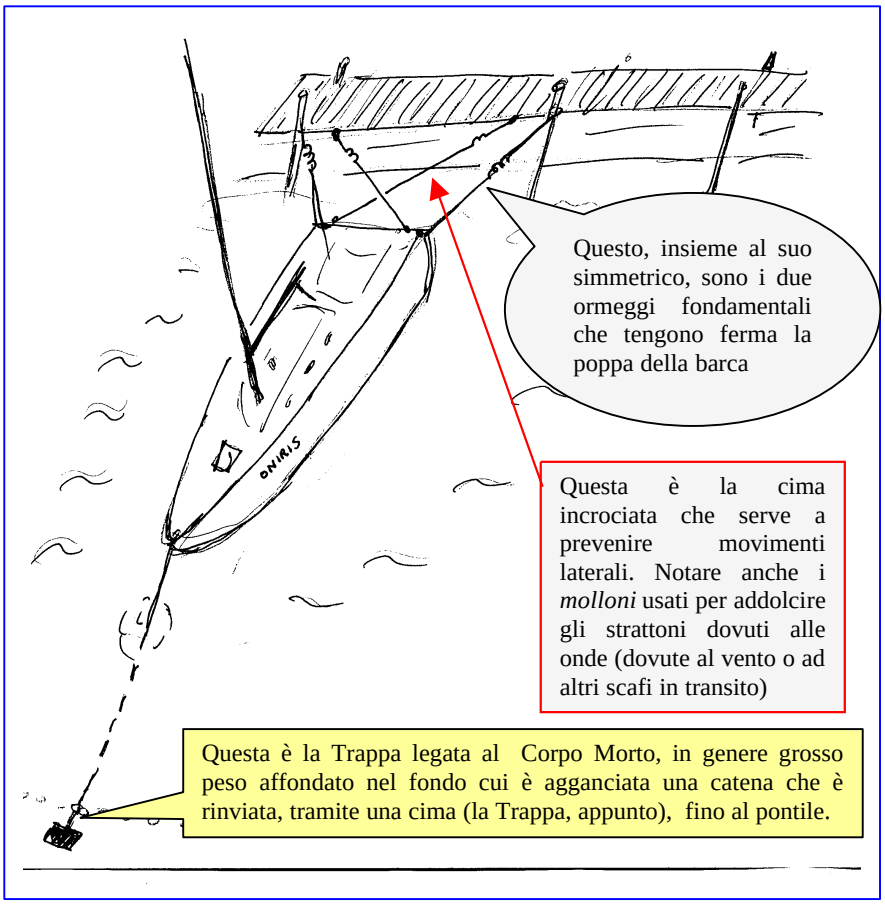
Vediamo ora come vanno sistemate le cime di ormeggio.

Supponiamo di fare un ormeggio con poppa alla banchina. La poppa deve stare vicina alla banchina, quindi ci vogliono due cime una a sinistra ed una a destra, questo è sicuro. Qualcuno ne potrebbe mettere solo una per risparmiare, ma non si è mai visto… ce ne vogliono due e basta! Vanno sistemate in banchina con un leggero angolo di apertura in modo che oltre che a tenere la barca ferma senza farla allontanare, evitino anche il movimento ondulatorio intorno al punto prescelto.

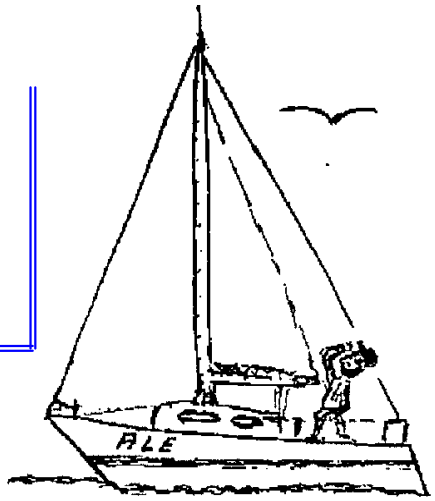
Se il mare tende a spostare la poppa lateralmente, non potendo allargare l'angolo di cui si parlava sopra, è consigliabile sistemare anche le cime incrociate (vedi figura pagina seguente) che consentono di avere un buon angolo di blocco laterale sempre nello spazio riservato al proprio ormeggio. Se in banchina c'è la prua le cime possono essere solo due perché, essendo la prua più stretta della poppa, le due cime portate alla banchina alle solite

due bitte, che siano poco più in fuori dello proiezione della barca sulla banchina, le due cime, dicevamo, già effettuano un tiro oltre che assiale (verso la banchina) anche laterale (cioè bloccano i movimenti laterali della barca).
La cosa migliore è rendersene conto con una verifica sul posto.
Con quanto fin qui scritto si è descritto come bloccare la parte della barca rivolta alla banchina.
Cosa si fa della parte di barca che è rivolta dal lato opposto (supponiamo la prua) ?

Semplice va bloccata altrimenti la barca va a sbattere alla banchina. Per tenerla discosta ci sono due metodi o si da la propria ancora, come in molti porti pubblici (Marciana, Giglio, ecc.) oppure si ancora la prua con il corpo morto che altro non è che un grosso peso, a volte una catenaria, predisposta dal gestore della base nautica proprio per facilitare l'ormeggio dei soci/clienti (Portoferraio, Capraia, ecc).
La catena del corpo morto è riportata con la **trappa**, uno spezzone di cima tessile, al pontile in modo che lo skipper, dopo aver dato volta ad almeno una delle cime di ormeggio di poppa possa provvedere a recuperare la cima del corpo morto, la trappa, al pontile e riportarsela fino a prua, facendola scorrere fra le mani.



NOTA DOLENTE: la TRAPPA, quando non è usata striscia sul fondo, che in genere non è il massimo della pulizia, per cui quando si recupera può essere utile avere un paio di guanti di protezione. In proposito nel *Giornalino della Lega Navale* di Pisa è stata pubblicata una simpatica **poesia** che si richiama a queste problematiche, soprattutto per ciò che concerne l'etica di buon vicinato con la barca del socio che è ormeggiato in posizione adiacente



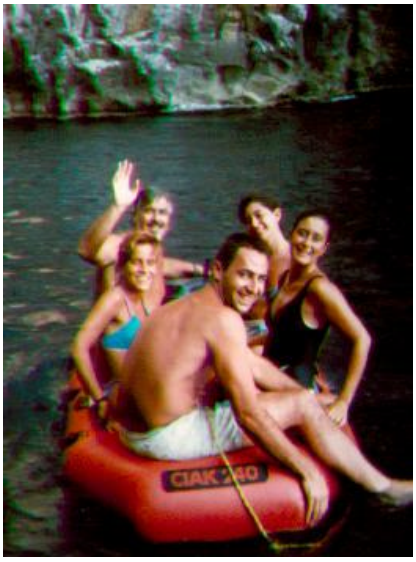
Gabbian che voli a ridosso
Non mi cacare addosso,
gabbian che voli, allerta,
non farmela in coperta.
Amico, io ti accontento,
ma devi stare attento:
il nero che tu vedi
non è del mio pancino,
ma un regalo sicuro è,
del socio a te vicino

Il Tender

Il Tender è un gommoncino o, in casi di una barca dai 13 metri in su, una mini barchetta, che ha lo scopo di consentire all'equipaggio di spostarsi intorno alla propria barca quando questa è ormeggiata in posizione discosta dalla banchina. Possiamo fare numerosi esempi:

Nella figura qui accanto vediamo il tender (un ciak 2.40 metri) caricato di ben 5 persone che rientra dopo una breve escursione all'interno di una grotta a Capo Palinuro (sud della Campania) [Nota bene: la foto è stata fatta da altri croceristi scioccati dal carico cui lo avevamo sottoposto].

Altro esempio è quando siamo fermi in rada e si vuol scendere a terra sia per fare la spesa che per fare un po' di turismo: in questo caso o fai il bagno, ma non puoi girare per negozi in costume, o usi il tender. Altre volte, nei porti molto grandi, il tender è stato usato semplicemente per attaversare il porto. Ad esempio a Capri la banchina di transito dista circa 1,5 km dall'inizio della zona commerciale (negozi ecc.), ma in linea d'acqua basta attraversare uno specchio di circa 100 metri è si è già arrivati.



Siamo 5 di cui 2 ben impostati (oltre i 90kg)

Il tender, almeno secondo il mio pensiero **deve** avere alcune caratteristiche che elencherò nell'ordine di importanza:

- Il tender deve essere leggero: l'armatore deve essere in grado di metterlo in acqua e di alarlo da solo.
- Deve avere almeno tre settori di gonfiaggio separati e deve essere gallegiante con un settore sgonfio (consiglio di fare una prova di navigazione in tali condizioni col tender per rendersene conto)
- Deve avere un pagliolo che permetta di tenere all'asciutto i piedi,
- E' estremamente utile che sia equipaggiato con un motore fuori bordo, che pesi quanto il tender; A titolo di esempio il mio tender pesa 14kg ed il frullino (il fuoribordo) circa 12kg.
- E' utile, ed io dopo averlo costruito, lo ritengo ormai indispensabile, avere un mini gavoncino che permette di tenere all'asciutto borse, giacche e buste della spesa (pane compreso…).
- Deve avere i remi e, possibilmente, un mini ancorotto che permetta di ancorarlo a pochi metri dalla battigia: se avete deciso di andare in spiaggia a fare il bagno lo potete ancorare; (se avete il gavoncino, l'ancorotto lo ricoverate la dentro)

Come si monta sul tender

Il tender col motore pesa circa 30-40 kg. Se salite a bordo la vostra massa è abbastanza maggiore di quella del tender, quindi non pensate che saltando esso rimanga fermo, se saltate esso schizzerà alla vostra stessa velocità e vi rifiuterà lanciandovi in mare. Dovete salire (o scendere a seconda delle situazioni) tenendovi alla barca e tenendo vicino il tender con il primo piede che mettete a bordo dello stesso. Solo quando avete la sensazione corretta

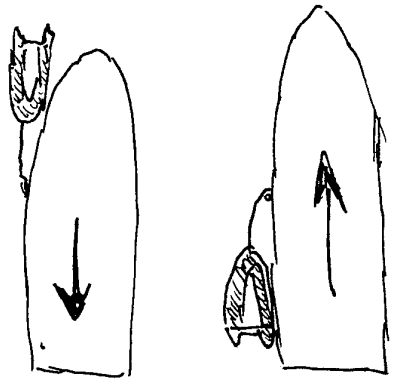
del vostro peso sul tender e di come il tender sta reagendo (vi ho già detto che tenterà di rifiutarvi…), potete passare con tutto il corpo sul gommoncino e lasciare l'appiglio sicuro della barca. Quello che vi ho descritto se provato con mare calmo è facile, ma se provato in rada, con un po' di onda e qualche motoscafo che naviga intorno, può arrivare a sensazioni da "luna park". Importante, se sul tender c'è già un'altra persona, la sua massa aumenta, e quindi esso tenderà a stabilizzarsi.

Il tender in navigazione

In navigazione a corto raggio, quindi quelle che si fanno giornalmente durante una crociera in piena distensione, il tender può stare legato a poppa e trainato dalla barca. Nelle navigazioni lunghe, quindi quelle di un trasferimento fra il porto di stazionamento annuale e la zona dove si vuole far crociera, è utile tenere il tender a bordo, in coperta, perché trainato toglie circa un nodo di velocità; se non ci credete fate la prova a tenere in mano la cima del traino quando la barca procede a 5 nodi… Su 55 miglia (Pisa-Elba) ciò significa oltre un'ora di navigazione in più, che rapportata con circa 10 minuti per rizzare il tender sulla coperta, fa comprendere la convenienza del consiglio.

Il tender all'arrivo in porto

Quando si arriva in porto, se si desidera ormeggiare di poppa, poiché si dovrà fare un po' di retromarcia, è importante che il tender sia portato in una posizione che lo faccia andare verso prua.

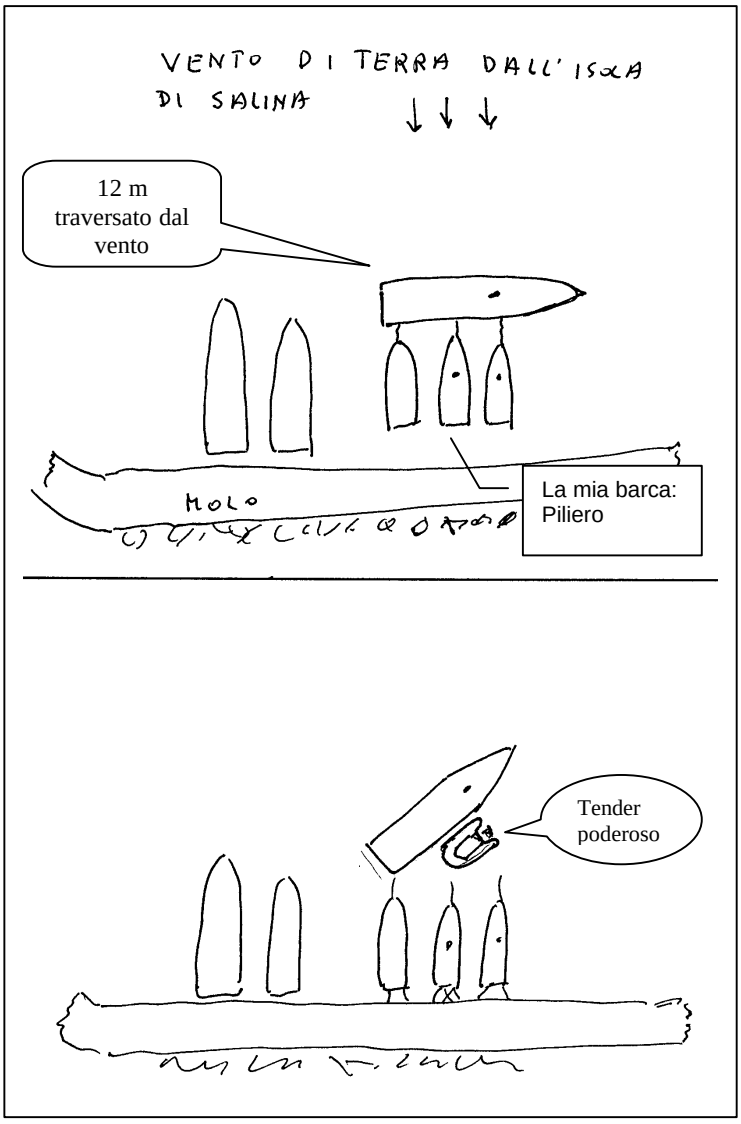


Ma qui sta il problema. Non si può legare il tender a prua perché se durante la retromarcia ci accorgiamo di avere errato la manovra e la vogliamo correggere con un colpo di marcia avanti, non possiamo farlo liberamente se il tender è legato a prua perché in tal caso rischieremmo di spaccarlo con la prua della barca.

Che fare? Semplice, bisogna **legare il tender su un bordo laterale** , alla draglia con una lunghezza di cima tale che esso di disponga parallelo alla prua durante la navigazione a marcia indietro e parallelo alla fiancata della barca, verso poppa, durante la navigazione in marcia avanti. Così facendo ci possiamo tranquillamente dimenticare del tender durante le manovre ed inoltre, giunti all'ormeggio esso occuperà, vicino alla prua, uno spazio che gli viene garantito dalla differente larghezza della barca fra il baglio massimo e la zona di prua, notoriamente stretta.

Un uso un po' anomalo del tender, che voglio raccontare, mi è capitato nel 1995 durante una mia crociera a Salina (Eolie). Ero ormeggiato nel magnifico **quasi porto di Salina**, un porto *tangentato*: Tangentato significa che a causa di Tangentopoli il porto rimase incompiuto nelle rifiniture, ma perfettamente agibile nella struttura dei moli foranei. Quindi non si pagava (buono) ma mancavano i corpi morti e quindi bisognava ormeggiarsi con la propria ancora a prua e con cime in banchina.

La serata era bella e siamo andati a cenare in paese. Al mio ritorno, era già salita un po' di brezza di terra e trovo una situazione alquanto incasinata. Un 12m che tentava di entrare nel posto libero, lasciato da una barca che era salpata per la *notturna* di ritorno in continente, si era traversato al vento e era **bloccato con bulbo e timone** dalle linee di ancoraggio delle barche già ormeggiate (fra cui anche la mia).



Dopo aver aiutato un po' propongo una soluzione, cui gli altri armatori mostravano un certo scetticismo iniziale.

La soluzione era, ed è stata, la seguente: Sono andato a mezza barca (del 12 m) col mio tender appoggiato alla sua carena. Il motore (Frullatore Evinrude 3 Hp) era ruotato a 90° rispetto alla barca in modo da spingere tutta la barca verso il centro del porto e allontanarla dalle cime e catene delle ancore. Piano piano la barca si è mossa e si è allontanata dalle cime di ancoraggio mia e delle barche adiacenti.

Poi dando io una breve rotazione del motore, e lo skipper del 12m un colpo di motore indietro, il 12m è entrato al suo posto senza danni.

A quel punto, col suo tender è andato a dare ancora.

Con questa operazione mi sono guadagnato una birra fredda (*del frigo del 12m*) ed ho imparato che bisogna sempre avere rispetto dei cavalli, anche quando sono solo 3 e frullano con indescrivibile casino: frullando . . . frullando spostano anche una barca traversata al vento.

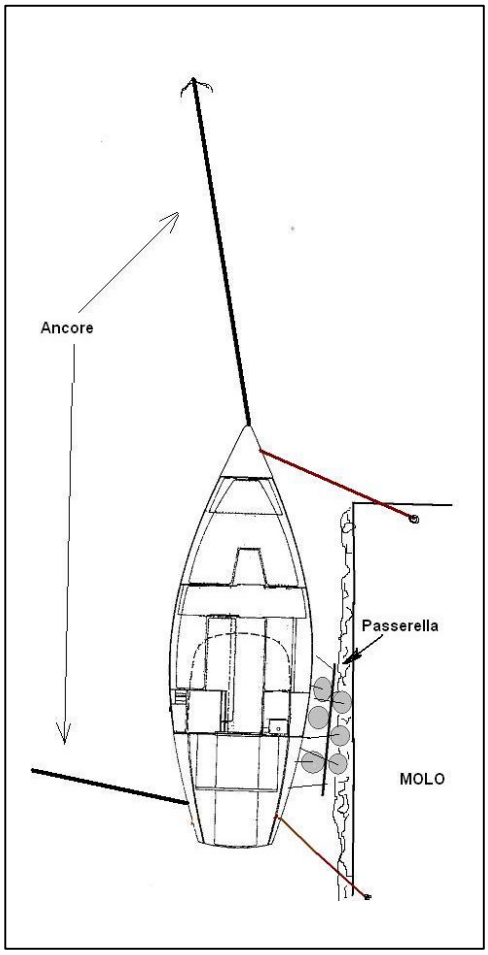
Col nuovo tender ci stiamo anche in 6 !

Il nuovo tender si chiama “Ciottolino”... perché vi rifiuterà con tutta la sua forza, ma navigando lenti lenti . . . . . e senza onde, si sta in 6 !.

Raddoppiamo l'efficacia dei parabordi (da una mio articolo su Bolina)

Eravamo andati a Salivoli per riportare ***Nicol***, il 34' del Nostro socio e amico Luciano alla LNI di Pisa, e siccome c'era un bel ponte lavorativo ce la siamo presa larga passando da Marciana e Capraia...

A Marciana, abbiamo ormeggiato "quasi" all'inglese al moletto dove attraccano i Barconi Acquvision, libero durante la notte e fino alle 9 del mattino. Purtroppo dopo aver effettuato tutte le operazioni di ormeggio ci accorgiamo che a pelo d'acqua il molo presenta un dente di circa 30 cm che quando i nostri parabordi si schiacciano, minaccia seriamente l'opera viva della barca. Subito abbiamo filato un'ancora al traverso della poppa in modo da allontanare la barca dal pontile, ma ci siamo anche resi conto che sotto raffica di scirocco la barca si sarebbe pericolosamente avvicinata. Decisamente ci sarebbero voluti almeno due parabordi palllone da 60cm, ma noi avevamo solo quelli da 30cm di diametro... A questo punto ecco la grande **idea**, che desidero puntualizzare non è mia ma del Com. Luciano Orciuolo (sua la barca... sua l'idea... si vede che necessità fa virtù). Sul bordo dove vogliamo raddoppiare l'efficacia (leggi diametro) dei parabordi, filiamo fuori dei parabordi che già avevamo sistemato una passerella in legno lunga circa 2 metri, praticamente va bene una tavola che quasi sempre è a bordo (al limite un pagliolo o qualsiasi altra cosa che sia lunga almeno un metro e mezzo). Cosa succede? Questa passerella viene tenuta distaccata dalla barca dei 30cm dei parabordi già filati e, anche se i parabordi si muovono un po' e ondeggiano sulla fiancata, lei comunque con la sua rigidezza rimane a 30 cm dalla fiancata stessa (vedi figura). Se ora filiamo fuori dalla passerella altri parabordi otteniamo che questi ultimi terranno lontano il molo dalla passerella di ulteriori 30 cm cioè i tanto desiderati 60 cm dalla fiancata della barca: abbiamo raggiunto lo scopo di avere raddoppiato l'efficacia dei parabordi, salvaguardando la barca e riuscendo a dormire il sonno del giusto! Bravo Luciano.



Ancora sull' ormeggio col mal di schiena (Articolo Bolina)

Carissimi, abbonato da quasi sempre e con il numero "0", uno e seguenti ben conservati, ed ogni tanto sfogliati, mi permetto di farvi una "tiratina d'orecchi". Penso che noi lettori di Bolina, nelle vostre risposte, non vogliamo leggere "solo" la risposta accademica, ma anche qualche furbata o astuzia dettata dall'esperienza, che magari non tutti hanno, e di cui non si parla sui tanti testi di vela e navigazione.
Mi riferisco al quesito dell'amico Paolo Diversi (dic.05) cui ha risposto Marco Cobau. A mio parere su una barca a vela il problema di tesare bene gli ormeggi a prua non comporta di conseguenza sforzi tali da accentuare il Mal di schiena, di cui, purtroppo anche io soffro, e parecchio!. Cerco di illustrare un paio di metodi che molti di noi, che ormeggiamo alla Lega Navale di Pisa (in Arno), adottiamo.

Quando si arriva al proprio ormeggio, si da volta la cima di ormeggio alla bitta di poppa, lasciando però in bando almeno un metro della stessa cima: la cima a poppa è quindi fissata alla bitta, ma ben lasca (diciamo almeno un metro più lasca del necessario). Poi con la trappa si va prua e si da volta alla bitta. Poiché a poppa abbiamo lasciato le cime in bando, sarà molto più facile cazzare a prua la cima del corpo morto in quanto la barca si avvicinerà a questo allontanandosi dal molo a poppa; è utile che a prua sulla cima del corpo morto lo skipper metta un segnale (un'altra cimettina annodata inframezzata ai legnoli magari con un nodo francescano) che indichi la giusta misura cui fermarsi nel cazzare la cima di prua (vedi figura 1). A questo punto, fermata la prua non rimane che serrare le cime di poppa. Per far ciò ci sono due mezzi, sempre che non si voglia usare la forza bruta, che però incide sul mal di schiena...

Fif. 1

Primo metodo,
funzionale ma poco "marinaro": sciogliete il nodo di bitta lasciando però che la cima faccia almeno un giro intorno ad essa, e mettete retromarcia. Ora il motore, che girerà intorno ai 1500 giri, sarà di grande aiuto, e la barca indietreggerà di quel metro che avevamo lasciato in bando, e ci permetterà di serrare le cime a poppa e, conseguentemente, anche la cima del corpo morto, legata a prua, andrà in tensione.

Secondo metodo:
Per usare questo metodo è necessario che la cima di poppa sia preventivamente preparata: essa deve essere formata da una normale cima di ormeggio alla quale abbiamo impiombato, una cimetta più sottile, e del diametro adeguato ad essere cazzata con i winch della scotta genoa. Chi non vuol far impiombature, può anche fare, molto semplicemente, un nodo di bozza (o parlato doppio, ma meglio triplo) sulla cima di ormeggio (vedi figura 2). Bene, se abbiamo preparato le cime di poppa come descritto, tutto è molto semplice e soprattutto poco faticoso. Si da volta, senza tirare troppo,

alla cima di ormeggio alla bitta, poi si cazza l'altra cimetta col winch, tesando bene a ferro con la manovella. Si osserverà che la barca inizierà ad indietreggiare recuperando quel metro di inbando che avevamo lasciato all'inizio a poppa. Quando osserviamo che la distanza dal pontile è corretta, possiamo sciogliere il nodo dalla bitta, recuperare la cima di ormeggio e rifare il nodo. Mi raccomando, prima di scendere ricordarsi di lascare la cima dal winch altrimenti rischiate che a lavorare sia solo questa, e ciò non va bene perché il winch potrebbe deteriorarsi in poco tempo. Questo secondo metodo è usato sia dal sottoscritto col Pilierone Be Happy sia da Gianfranco con la sua bellissima barca Musonero, e lo consiglio a tutti perchè permette di ormeggiare la barca, sempre con le cime ben tese . Buon Vento

Fig. 2

Benedetto Carbone
LNI-PISA

Buona crociera a tutti, Benedetto