

## CAPITOLO 10

# UTILIZZARE PIÙ ANCORE E ALTRI TRUCCHI PER MIGLIORARE L'ANCORAGGIO

In caso di vento forte (superiore a 25 nodi) o di aumento del moto ondoso in rada la prima cosa da fare è **aumentare il calumo**, con i seguenti vantaggi:

- migliore tenuta dell'ancora (si riduce l'angolo tra calumo e fondo marino);
- maggiore elasticità della linea d'ancoraggio;
- riduzione dei carichi dinamici "a strappo".

L'unico inconveniente è un maggiore campo di giro, per cui non sempre avremo acque libere per filare ulteriore calumo.

In questa situazione, per essere certi che l'ancora principale non perda la presa e non arri sul fondo, si dovrà utilizzare una **seconda ancora** oltre a quella principale.

Due le soluzioni possibili (*Figura 1*):

- **afforcate** quando si usano due ancore disposte su due calumi distinti;
- **appennellare** quando si usano due ancore disposte in serie, una dietro l'altra, sulla stessa linea d'ancoraggio.

Non è escluso, comunque, che in eventi eccezionali si possano utilizzare più di due ancore ed entrambe le soluzioni contemporaneamente.

Più ancoraggi rappresentano una sicurezza nel caso uno ceda.

Ernesto Tross, in rada davanti al porto di Bombay (India), durante una tempesta con

venti di 60 nodi dette fondo a ben sei diverse ancore (tutte appennellate su un'unica linea, ciascuna collegata con pochi metri di catena). Questo ancoraggio, elastico e resistente, resse perfettamente alla furia del vento e soprattutto al carico dinamico delle onde provenienti dall'oceano.

Prima di passare a descrivere la tecnica di manovra si può dire che dar fondo a più di un'ancora può rendersi necessario quando intendiamo migliorare la tenuta dell'ancoraggio, anche in assenza di vento.

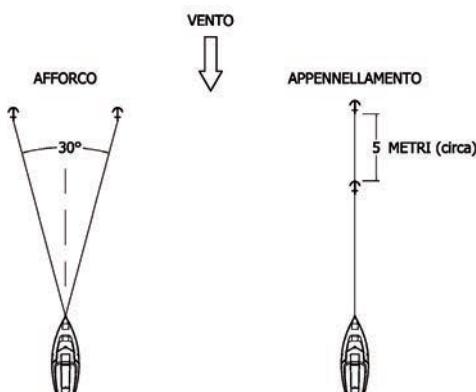


Figura 1 Tecniche di posizionamento della seconda ancora.

In particolare si rende opportuno quando:

- il fondo è cattivo tenitore o si presume che l'ancora non faccia una buona presa;
- si presume che le condizioni meteomarine possano peggiorare repentinamente;
- decidiamo di tenere la barca in un'area ristretta, poiché ci siamo resi conto che il nostro campo di giro intercetta una zona pericolosa (bassofondo, scogli affioranti, altre barche alla fonda) soprattutto se il vento rinforza o cambia direzione;
- vento e onda non hanno la stessa direzione;
- vogliamo stare più tranquilli quando scendiamo a terra o durante la sosta notturna.

Come vedremo la **seconda** ancora non va **mai fissata alla poppa**.

### Afforcare

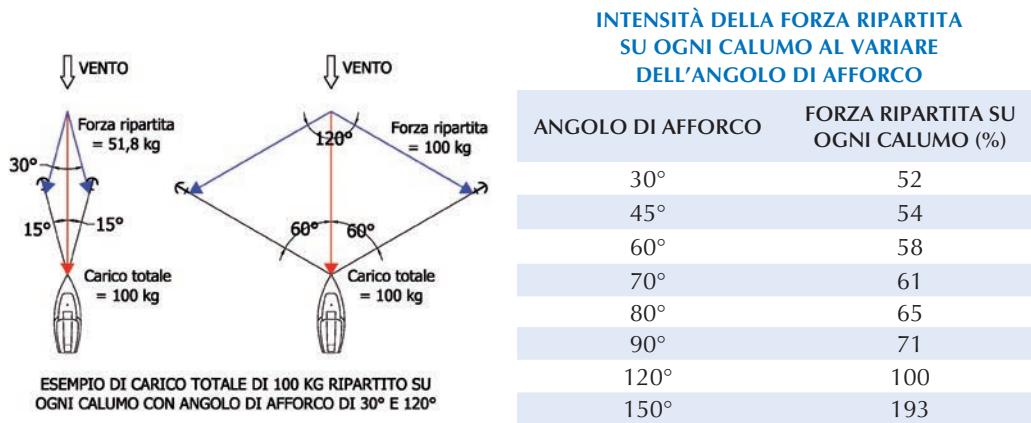
È la tecnica di ancoraggio, detta anche "a barba di gatto", che si ottiene dando fondo a due ancore su due calumi distinti, prestando attenzione che i punti di fonda, di entrambe le ancore, siano equidistanti dalla barca.

In genere si preferisce avere un angolo di circa **30°** tra i calumi delle due ancore in modo che, teoricamente, le sollecitazioni siano distribuite su ogni calumo con forza pari quasi alla metà del carico totale (circa il 52%).

In realtà spesso accade che sia una sola ancora alla volta a essere sollecitata a resistere a tutto il carico di trazione dell'ancoraggio.

Mano a mano che aumenterà l'angolo di affocco tra le ancore aumenterà percentualmente la forza ripartita su ogni calumo, fino all'angolo di 120° dove, su ogni calumo, si annullerà la ripartizione, perché ogni ancora dovrà sostenere il cento per cento del carico di lavoro cui è sottoposta l'imbarcazione alla fonda (*Figura 2*).

Il problema principale è che entrambe le ancore devono agguantare nella stessa maniera.



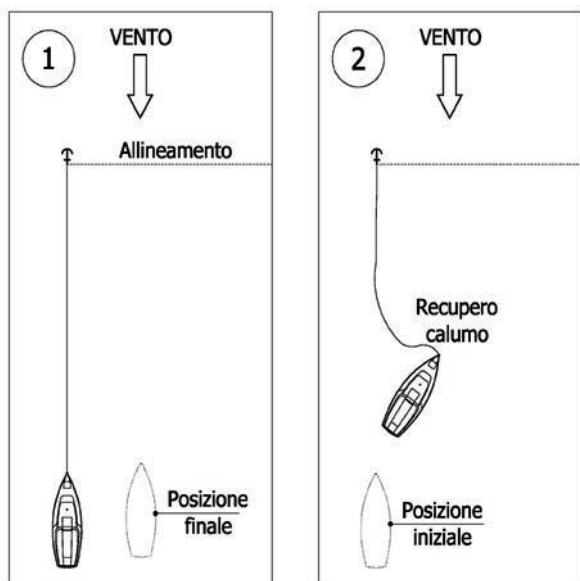
Bisogna dunque capire dove ha agguantato la prima ancora per poi sistemare la seconda.

Analizziamo ora le manovre da attuare se si utilizza la barca per dare fondo a entrambe le ancore. L'ausilio del tender (spiegato nel precedente capitolo con l'aiuto dell'equipaggio) verrà trattato successivamente nel caso fossimo a bordo da soli o con equipaggio ridotto e poco esperto.

Bisogna anzitutto porre la massima attenzione quando si cala la seconda ancora: se ci allontaniamo troppo dalla prima rischiamo di sollecitare il calumo e smuovere l'ancora dal punto dove ha agguantato. Se però la caliamo troppo vicino rischiamo di filare poco calumo alla seconda che, rispetto alla prima e in rapporto alla profondità, non darà garanzia di tenuta, con probabilità di arare.

### Sequenza delle manovre con l'imbarcazione

1. Si dà fondo alla prima ancora, nel solito modo, cercando di memorizzare un allineamento sul punto esatto di fonda (meglio sarebbe porre un piccolo *grippiale* sull'esatta verticale dell'ancora principale). Si fissa il terminale del calumo a una galloccia e si determina una rotta per il nuovo punto di fonda della seconda ancora, coordinando bene chi opera a prua con chi governa in pozzetto.
2. Si inizia a procedere con motore a marcia avanti, secondo l'angolo stabilito, recuperando da prua il calumo della prima ancora. Se questo è composto di sola catena, il recupero può avvenire lentamente con il barbotin del salpancora (sempre che la barca ne sia provvista). Se il calumo della prima ancora è misto (catena e cima) il cavo tessile sarà recuperato tirando l'imbando a mano e accatastandolo – bene in chiaro – in coperta (*Figura 3*).



*Figura 3*

3. In questa fase si cerca di non trascinare il calumo sul fondo perché, se vi sono asperità (oppure ostacoli come scogli, alghe, sassi o semplici ondulazioni), queste potrebbero bloccare la catena, causando una trazione sulla prima ancora, che potrebbe essere rimossa dalla sua presa. Muovendoci verso il nuovo punto di fonda dobbiamo pertanto richiamare gradualmente a bordo il calumo, mantenendolo un po' in tensione, ma non in misura tale da smuovere l'ancora principale.

4. Arrivati nel punto giusto, al traverso della prima ancora, avanzare un po' sopravento in modo che l'allineamento sulla prima ancora sia traguardato, grosso modo, dal pozetto, perché dovremo dare alla seconda ancora lo spazio necessario per arare e agguantare il fondo. In questo momento il calumo della prima ancora non andrà più recuperato, ma anzi filato di nuovo in acqua, mai però eccessivamente onde evitare che finisca sotto la chiglia e attorno all'elica. Infatti, stiamo avanzando oltre l'allineamento e la distanza dalla prima ancora sta in parte aumentando. Diamo ora fondo alla seconda ancora cercando di separare nettamente le due linee d'ancoraggio per non intrecciare o incattivare i due calumi. Nel momento in cui la seconda ancora tocca e si distende sul fondo arripiamo a motore e contemporaneamente filiamo la catena distendendola mano a mano dietro all'ancora (Figura 4).

5. Arripiamo lentamente aiutandoci con il motore a marcia indietro e filiamo contemporaneamente i due calumi. Onde evitare di intrecciarli, il calumo della prima ancora si lasca dal barbotin (oppure a mano sul mascone rivolto verso il suo punto di fonda), mentre il calumo della seconda si fila sul mascone opposto discostandoli leggermente dalla prua. Ogni tanto freniamo il calumo della seconda ancora per conferire una leggera trazione, così che possa leggermente arare e penetrare nel fondo gradualmente.

6. Appena avvertiamo una discreta trazione tesando il calumo della seconda ancora lasciamo filare entrambi i calumi di entrambe le ancora avendo cura che non si intreccino (Figura 5).

7. Quando l'imbando del calumo della prima ancora finisce, perché il terminale era stato in precedenza fissato a una galloccia,

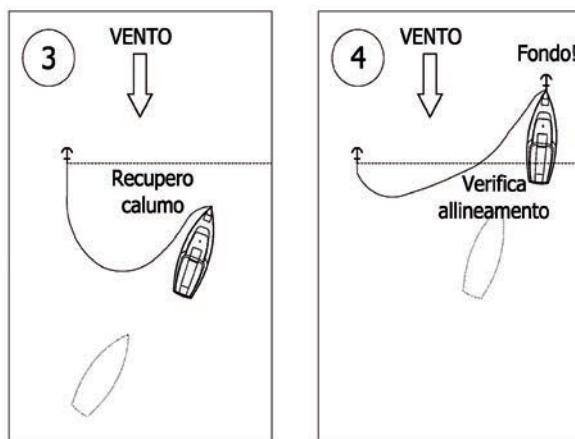


Figura 4

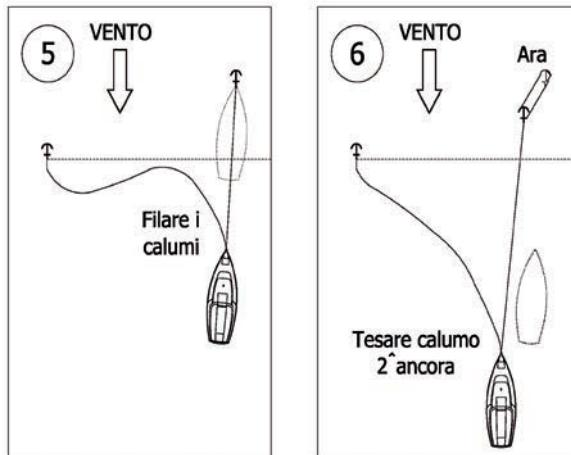


Figura 5

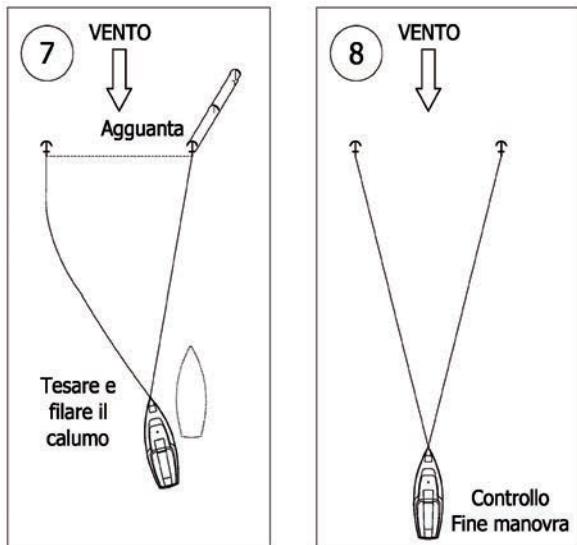


Figura 6

### Sequenza delle manovre con il tender senza equipaggio

A volte capita che dopo aver dato ancora in una rada protetta le condizioni meteo peggiorino. Un rinforzo considerevole del vento, magari associato a una rotazione importante dello stesso, ci possono subito far pensare all'uso di una seconda ancora.

Nel caso fossimo a bordo da soli o con equipaggio ridotto (o poco esperto) non bisogna rinunciare ad afforcate: possiamo eseguire le manovre con il tender senza l'aiuto dell'equipaggio, anche di notte o con la rapidità che la situazione di sicurezza richiede.

L'amico **Silverio Torchio**, nella sua lunga esperienza di navigazione, ha elaborato una tecnica ottimale (con la sua barca, 18,46 metri di lunghezza per 23 tonnellate di dislocamento), collaudata nel tempo, praticabile da una singola persona non esperta (marinaie e anziani velisti compresi) con ancore di peso superiori a 20 chilogrammi, catene da 10/12 mm e cime adeguate, senza poi farsi ricoverare al pronto soccorso!

La manovra prevede la seguente **attrezzatura** per la seconda linea d'ancoraggio, con calumo misto:

- **ANCORA** A prescindere dalla natura del fondo qualsiasi ancora va bene purché non abbia parti mobili che possono schiacciare dita delle mani o colpire gli arti inferiori durante la manovra che deve essere realizzata velocemente. Bruce, Cobra, Delta e simili si possono usare con pesi fino a circa 20 chili.
- **CATENA** Di opportuno diametro agganciata con robusto maniglione all'ancora, con una lunghezza di circa 6 metri.
- **CIMA D'ANCORAGGIO** Di importante sezione, lunga almeno 60 metri, deve essere robusta ed elastica, fissata con maniglione allo spezzone di catena tramite redancia impiombata.

dovremo mettere in forza e poi bloccare il calumo della seconda ancora nel modo consueto.

**8.** Completiamo la manovra mettendo il motore a marcia indietro con più potenza, cercando un allineamento di controllo che ci garantisca la buona tenuta della seconda ancora (Figura 6).

- **SECCHIO** Un grande secchio (bugliolo) robusto di plastica con manici (altezza almeno 40 cm, diametro minimo di 60 cm) serve per posizionare preventivamente le attrezature sopra descritte. Bisogna avere l'avvertenza di posizionare accuratamente il capo della cima, che deve fuoriuscire abbondantemente dal secchio (fissato momentaneamente al manico del secchio), la cima stessa posizionata ben addagliata sul fondo del secchio, sopra lo spezzone di catena e, per ultima, l'ancora sistemata sopra tutta l'attrezzatura, in modo che si possa calare rapidamente e ordinatamente il calumo così sistemato.
- **GHINDARO** Un grande rocchetto ruotante attorno a cui si avvolge un cavo galleggiante (*Figura 7*). Deve essere sistemato sul pulpito di prua, legato anche con delle cime, senza però impedire il movimento di rotazione o lo scorrimento del cavo.
- **CAVO GALLEGGIANTE** Lungo almeno 60 metri, con la sola funzione di messaggero, di opportuno diametro (non troppo sottile per non rovinarsi le mani nel suo recupero a bracciate), con il suo capo terminale ben fissato al perno assiale del ghindaro. Il cavo galleggiante, non rischiando di impigliarsi sul fondo, farà eseguire in modo rapido la manovra in poche decine di minuti.

La **procedura** è la seguente (*Figura 8*).

Il ghindaro è fissato all'estrema prua, sul pulpito (anche se non è aperto al centro) con delle cime che però non devono ostacolare lo scorrimento del cavo galleggiante.

Nel tender i remi devono essere posizionati negli scalmi, perché il motore fuoribordo potrebbe spegnersi durante la manovra.

Si accosta il tender alla barca (a poppa per chi ha la plancetta) e si cala il secchio **con-**



*Figura 7 Ghindaro con cavo galleggiante fissato (con morsetti) sul balcone di poppa di Gemma.*

## 10. UTILIZZARE PIÙ ANCORE E ALTRI TRUCCHI PER MIGLIORARE L'ANCORAGGIO

tenente la seconda linea d'ancoraggio sul pagliolo, al centro del tender. Si legano anche un paio di parabordi sulla parte di falchetta del tender dove si calerà l'ancora.

Si tonneggia il tender fino alla prua della barca e si lega bene l'estremità iniziale del cavo galleggiante (che avrà la funzione di "messaggero") con il capo della cima d'ancoraggio (nodo bandiera o due gasse d'amante).

Si avanza verso il nuovo punto di fonda, sopravvento, in modo che soltanto il cavo galleggiante si srotoli man mano che si procede. Se possibile, si governa il tender con i remi in quanto il motore fuoribordo potrebbe arrestarsi, ad esempio per mancanza di carburante (in circostanze d'emergenza e di rapidità potremmo esserci dimenticati di riempire il serbatoio). In ogni caso, il cavo galleggiante non affondando, non pregiudica il movimento dell'elica del fuoribordo.

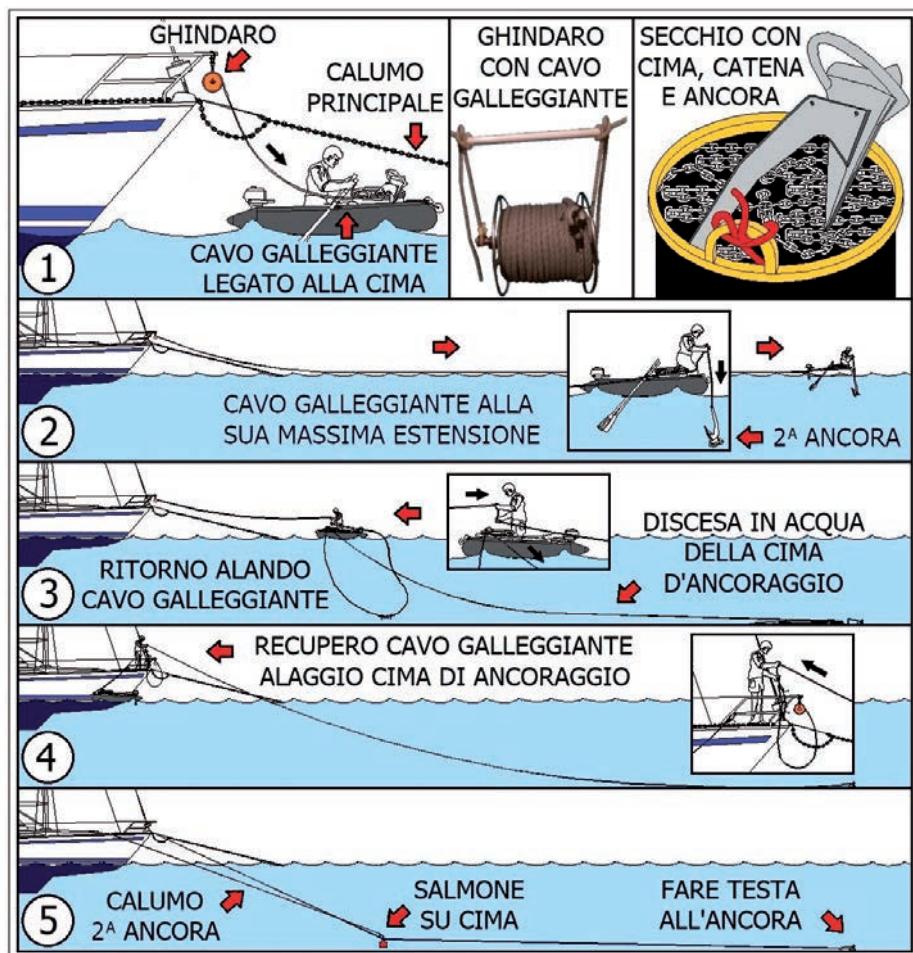


Figura 8

Si deve usare il cavo galleggiante rimorchiato perché una comune cima d'ormeggio quando è trascinata in acqua si bagna (raddoppiando o triplicando il suo peso) e va subito a fondo mentre si sta procedendo verso il nuovo punto di fonda. Sul fondo la cima può formare delle cocche o impigliarsi su qualche piccola asperità impedendo l'avanzamento che la manovra richiede.

Appena il cavo galleggiante è disteso in tutta la sua lunghezza sull'acqua (circa 60 metri sopravvento alla barca) si è praticamente arrivati al punto di fonda della seconda linea d'ancoraggio per l'affordo.

Ponendo il secchio accanto ai parabordi (legati sulla falchetta del tender) si cala l'ancora e la sua catena avendo cura che la catena scorra sui parabordi, proteggendo il tender stesso.

Appena l'ancora si posa sul fondo si prende il cavo galleggiante e con ampie bracciate si torna velocemente verso prua mentre la cima d'ancoraggio (addagliata nel secchio) scende libera in acqua.

Raggiunta la barca, si lega il tender e si sale rapidamente a bordo per recuperare (sempre con grandi bracciate) il cavo galleggiante che inizierà a distendere la cima d'ancoraggio. Appena si recupera il capo della stessa cima si inizia ad alare tutta la seconda linea d'ancoraggio utilizzando un verricello, un paranco o il winch del pozzetto fino a quando la seconda ancora agguanterà sul fondo. Sulla cima d'ancoraggio si può eventualmente far scivolare un peso (salmone) per migliorare la tenuta dell'ancora, come vedremo in seguito.

Si sistema il cavo galleggiante, che ha assolto alla funzione di recupero della cima d'ancoraggio (avvolgendolo di nuovo sul ghindaro) e si mettono in ordine tender e barca.

Per riuscire ad eseguire questa manovra in modo perfetto è importante avere sempre pronte e in chiaro le attrezature necessarie e magari fare qualche prova con il tempo buono. Ma questo consiglio vale per qualsiasi circostanza marinaresca.

Il campo di giro con il sistema dell'affordo si riduce a una zona ellittica e, nel caso in cui l'angolo tra i due calumi sia di 30°, l'area di movimento della barca sulle due ancora si riduce (rispetto al normale campo di giro circolare) di una porzione teorica che varia dal 2% a 20%, rispettivamente sull'asse maggiore e minore (*Figura 9*).

Per la precisione, va detto che ogni volta che il vento girerà con un angolo maggiore di 90°, rispetto all'originaria posizione d'affordo, i calumi s'intrecceranno inesorabilmente tra loro.

Se durante la notte il vento ruota più volte, al mattino i calumi potrebbero essere talmente attorcigliati che ci vorrà molta pazienza per districarli.

La *Figura 10* mostra l'affordo su una barca di 39 piedi nel ridosso a Cala Chiaia di Luna (Ponza) in un periodo di relativa calma durante la burrasca da Grecale del capodanno 1993, che durò tre giorni e provocò, sull'altro lato dell'isola, ingenti danni alle infrastrutture del porto.

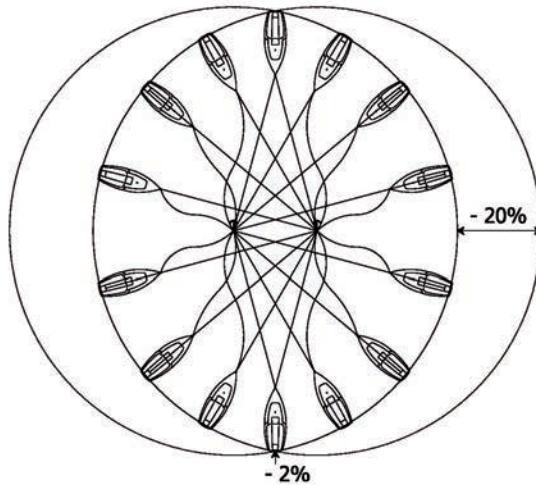


Figura 9

Campo di giro con afforco di 30°



Figura 10

### Appennellare

Quando la presa è scarsa o è in arrivo una burrasca con vento forte, la manovra di disporre due ancore – una dietro l'altra sulla stessa linea di ancoraggio – garantisce la maggiore tenuta rispetto a qualsiasi altra tecnica d'ancoraggio.

L'ancora che sarà disposta **sopavento** sarà fissata al diamante della prima (**ancora principale**) con un robusto spezzone di catena di circa 5 metri o comunque una distanza pari a circa 5-8 volte la lunghezza delle marre delle ancore utilizzate (Figura 11).

L'unico inconveniente di questa tecnica è che quando si lascerà il punto di fonda risulterà difficoltoso salpare l'ancora sopavento, appesa all'ancora principale, recuperata con il salpancora.

## CAPITOLO 11

### AFFIANCARE LE BARCHE ALLA FONDA

Le manovre da eseguire per affiancare due (o più) barche quando si è all'ancora in una rada protetta sono fattibili solo in assenza di bruschi movimenti dovuti a rollio o beccheggio, e in particolar modo nelle seguenti condizioni:

- situazione meteomarina ottima e stabile;
- assenza di vento (o presenza di brezza leggera);
- assenza di risacca e moto ondoso (anche quello generato al largo dalle navi);
- assenza di transito di moto d'acqua, imbarcazioni e battellini di servizio.

Le manovre si faranno solo di giorno, in piena luce, e comunque verso il crepuscolo le barche si dovranno distaccare in quanto – per sicurezza – non dovranno mai restare affiancate di notte, anche nelle migliori situazioni meteo.

Affiancare le barche alla fonda in rada non è mai necessario, anzi spesso è pericoloso in quanto le barche a contatto possono danneggiarsi (scabi, attrezature e alberature).

Spesso, però, la voglia di stare con gli amici, di cucinare e mangiare in compagnia o di scambiare quattro chiacchiere in pozzetto ci induce a fare questo.

Nel mondo del charter, quando si naviga in flottiglia o quando due imbarcazioni navigano di conserva per portarsi reciproco aiuto in caso di necessità o semplicemente perché si sta facendo lo stesso itinerario, affiancare le barche diventa quasi un rituale.

Prima di procedere si dovrà stabilire un contatto radio VHF (o tramite cellulare) per chiarire quale delle due barche calerà l'ancora per prima.

Inoltre si deciderà se la seconda barca – quella che effettivamente si affiancherà alla prima – dovrà dare fondo o meno alla sua ancora. In questo caso la prima barca dovrà reggere il carico dell'altra con la sola forza della propria ancora. Questa manovra va fatta solo in condizioni meteomarine ideali come detto sopra e solo se la linea d'ancoraggio della prima imbarcazione (in genere più grande) è idonea a sopportare, da sola, il carico dell'altra.

La *Figura 1* (p.176) mostra l'ancoraggio nella rada di Campese, all'isola del Giglio, tra un First 41,5 Bénéteau e due Meteor, piccoli cabinati monotipo, 6 metri di lunghezza, che sono affiancati senza ancora propria, in un placido pomeriggio di mezza estate del 2009.

Entrando nei dettagli, esaminiamo l'accostò di due barche che daranno fondo ognuna alla propria ancora, situazione più frequente e, oggettivamente, più marinara (*Figura 2* p. 176).

## L'ANCORAGGIO IN RADA

Si attende che la prima barca abbia ancorato (accertandosi che la sua ancora abbia ben agguantato) e che l'equipaggio, concluse le operazioni di ancoraggio, abbia adeguatamente sistemato i parabordi sulla murata su cui accosterà l'altra unità.

Acceso il motore e ammainate le vele, l'equipaggio della seconda barca disporrà a sua volta i parabordi lungo la fiancata di contatto, preparando anche le cime d'ormeggio.

Le cime devono essere pronte all'uso, con i capi già fissati sulle gallocce di prua e di poppa. Serviranno almeno quattro cavi: due **traversini** (uno a prua, uno a poppa) e due **spring**, cavi incrociati predisposti anch'essi a prua e poppa della barca.

Particolare attenzione deve essere posta alla posizione dei **parabordi** lungo il lato di accosto della barca.

Nel punto di contatto della mezzeria (al *baglio* massimo dell'imbarcazione) è necessario posizionare un maggior numero di parabordi, la cui altezza lungo le murate deve essere calcolata in base al bordo libero della barca sulla quale si andrà ad accostare. Se la nostra barca ha una fiancata più alta, i parabordi dovranno essere abbassati e viceversa.

Altro elemento da valutare è la posizione degli **alberi** (Figura 3).

Questi dovranno trovarsi sfalsati e non allineati lungo lo stesso piano traversale delle due imbarcazioni



Figura 1

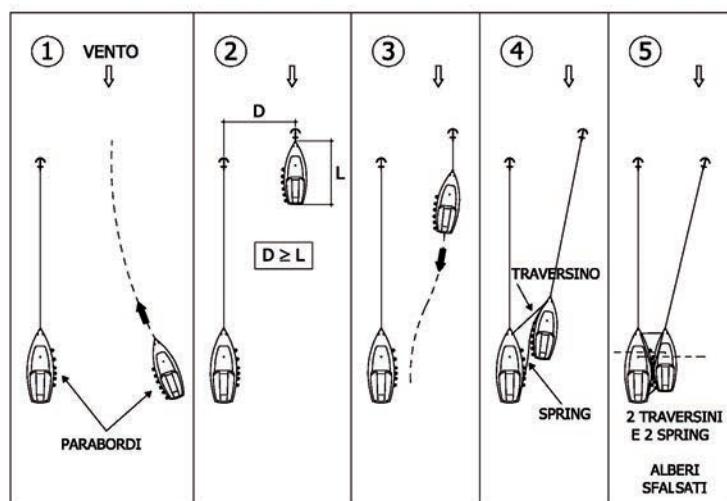


Figura 2 Sequenza e posizione finale per l'accosto di due barche.

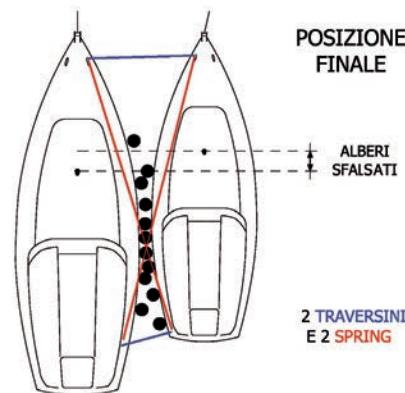


Figura 3 Alberi sfalsati tra due barche.

affiancate, poiché, un qualsiasi movimento di rollio improvviso potrebbe farli entrare in risonanza e in contatto provocando intrecci, urti e danni all'alberatura, alle manovre fisse e all'attrezzatura di coperta.

La manovra è relativamente semplice, avendo come punto di riferimento la prima barca già ancorata.

Si dà fondo sul lato stabilito ponendo l'ancora a una certa distanza dall'ancora della prima barca. Per sicurezza va bene una distanza pari a una lunghezza della nostra barca, in modo da non intrecciare i calumi.

Si fa aggantare l'ancora secondo la procedura usuale ponendo il motore a retromarcia e avendo cura di avvicinarsi lentamente all'altra barca tenendo conto dell'azione del vento, dello scarroccio e dell'effetto evolutivo dell'elica (cfr. capitolo successivo).

La manovra va fatta a velocità minima in quanto, in caso di errore o pericolo di collisione, si avrà il tempo di arrestare l'abbrivo, mettendo il motore a marcia avanti e, se necessario, salpare l'ancora per ricominciare la manovra.

Al momento dell'accosto è bene che l'equipaggio sappia dove mettere le mani per frenare, spingere o tirare la barca.

Va sottolineato che ci si può far molto male (slogature, fratture, ferite, contusioni) se non si usano gli opportuni accorgimenti, primo fra tutti avere un **parabordo libero** tra le mani, che possa essere interposto tra le due barche per ammortizzare eventuali zone di contatto non opportunamente protette.

Accostandosi di poppa verso la prua dell'altra barca si dovrà fare attenzione che la nostra barca non "scada" verso il suo musone, ma giunga quasi parallela ad essa.

Si fissa subito il **traversino a prua** dei due scafi, in modo tale da tenerli equidistanti.

In seguito si legherà lo **spring di prua** alla poppa dell'altro scafo, controllando la distanza, la posizione dei due alberi e soprattutto le crocette e le sartie.

Si concluderà la manovra sistemandone anche il **traversino di poppa** e l'**altro spring**, posto incrociato dalla propria poppa alla prua dell'altra imbarcazione.

Alla fine dovrà controllare la tensione delle quattro cime d'ormeggio tesando e/o filando opportunamente i singoli cavi in modo da **sfalsare completamente le alberature**, evitando così qualsiasi contatto sull'attrezzatura, vero tallone d'Achille di questo tipo di ancoraggio.

Al tramonto o al minimo indizio di peggioramento del tempo le barche dovranno staccarsi (sempre con l'attenzione dovuta per evitare contatti), salpando l'ancora o le ancora per dare fondo in modo autonomo e a distanza di sicurezza dalle altre barche, ripristinando il consueto campo di giro.

Personalmente mi è capitato di aver lasciato alla fonda le barche affiancate durante tutta una notte tranquilla. Ma la mattina seguente, con una semplice variazione direzionale di brezza e corrente, le catene delle due barche risultavano notevolmente attorcigliate. Abbiamo impiegato quasi un'ora per districare le maglie delle due catene: fortunatamente non c'era una situazione di pericolo né fretta di salpare (*Figura 4 p. 178*). Sull'argomento si riporta un altro estratto del libro di Albeggiani, *Le isole lontane*, in cui

egli descrive la navigazione di conserva ai Caraibi, con il *Tata-nai*, cutter in acciaio dei coniugi bresciani Rita Ricci ed Enzo Russo (autori, tra l'altro, della bella guida *Navigare ai Caraibi*).

Dopo alcuni giorni di ozi beati a Punta Delgada decidemmo di andare ad oziare alle Tortuguillas, che sono due isolotti sabbiosi poco a nordovest dell'estremità occidentale di Tortuga e dove, a detta di Enzo, avremmo trovato acque ancora più pescose dei reef di Punta Delgada.

Per il persistere della bonaccia fummo costretti a fare a motore la breve traversata ma, al momento della manovra di ormeggio, il nostro motore cominciò ad emettere un gran clangore di ferraglia funzionando in modo sempre più irregolare fin quasi a spegnersi del tutto.

Rinviammo, comunque, ogni intervento all'indomani e, con una buona dose di imprevidenza, lasciammo le barche affiancate e ce ne andammo a pescare le aragoste.

Nella serata, però, ritiratici in cabina dopo una lauta cena su *Tata-nai* (risotto all'aragosta e aragosta alla maionese) venimmo repentinamente investiti da "un'onda tropical" (sorta di perturbazione tropicale) con rovesci e raffiche da sud che resero l'ormeggio assai rollante. *Lisca Bianca* e *Tata-nai* cominciarono a cozzare violentemente l'una contro l'altra - ci precipitammo a districare le due barche sotto la pioggia torrenziale ma ogni manovra a motore era impossibile perché il motore di *Lisca Bianca* non riusciva ad avviarsi mentre quello di *Tata-nai* non disponeva della potenza sufficiente a rimontare il vento e il mare scatenati. Riuscimmo, infine, a metterci a distanza di sicurezza tonnegggiando sulle ancore (noi recuperammo catena e *Tata-nai* la filò) - eravamo esausti.

Gli ozi beati erano finiti.



Figura 4 Catene incattivate di due imbarcazioni affiancate alla fonda (rada di Livadhi a Tilos, Grecia).



Rada all'isola di Porquerolles, Costa Azzurra.

## SCHEDA EDITORIALE

Alessandro Borgia

### L'ancoraggio in rada

Dare fondo, dormire tranquilli e salpare  
recuperando la propria ancora



SECONDA EDIZIONE

Manovre e ormeggio in porto

il Frangente

Genere	Manualistica
Codice	MF 86
Autore	Alessandro Borgia
Editore	Edizioni il Frangente
ISBN	978-88-3610-047-7
Edizione	II edizione 2021
Lingua	Italiano
Pagine	284 ill. a colori
Formato	17 x 24 cm
Rilegatura	Brossura
Prezzo	€ 28,00

ISBN 978-88-3610-047-7  
9 788836 100477

ACQUISTA

#### ALESSANDRO BORGIA

Istruttore di vela federale, ex ufficiale di marina, architetto e insegnante, ha effettuato numerose crociere nel Mediterraneo e nei Caraibi. Nell'ambito delle regate d'altezza ha partecipato alla "Transtirrenica" in doppio, a due edizioni del Giro d'Italia e alla "Carthago – dilecta est" in equipaggio.

Promuove la pratica della vela anche alle persone disabili, ai bambini asmatici e ai ragazzi delle scuole medie. Nel tempo libero ama regatare come timoniere sullo yacht *Meteor Sansone* e in estate naviga in Croazia e in Grecia a bordo di *Gemma* in compagnia dei suoi gatti norvegesi Ocèane e Pablo.

## L'ancoraggio in rada

Dare fondo, dormire tranquilli e salpare recuperando la propria ancora  
Manovre e ormeggio in porto

### SECONDA EDIZIONE 2021

Dopo una bella navigazione, che sia di qualche miglio o di centinaia di miglia, il momento più atteso, ma anche il più delicato, è l'atterraggio, per cui si decide se ancorare in rada o andare in porto. L'ancoraggio, magari in una bella baia solitaria, offre quell'impagabile sensazione di libertà a stretto contatto con la natura; di contro, l'ormeggio è perfetto se si predilige l'idea di trovarsi nel cuore di un centro abitato con tutti i servizi a portata di mano.

A partire da un cenno sulle ancore nell'antichità fino ai modelli più recenti, vengono spiegate in ogni dettaglio le tecniche e le problematiche dell'ancoraggio, che costituiscono l'argomento principale di questo manuale.

Un capitolo è dedicato anche alle manovre in porto e alle varie modalità di ormeggio.

L'autore si rivolge in particolare ai neofiti, poiché ogni buon marinaio deve anzitutto sapersi destreggiare correttamente in rada e in porto, fornendo quei consigli pratici e quei "trucchi del mestiere" che derivano solo da una lunga esperienza in mare.

Rispetto alla prima edizione, il manuale si è notevolmente arricchito di foto, illustrazioni e grafici che agevolano la memorizzazione dei vari argomenti.

A rendere il tutto più avvincente, il racconto di navigatori, che attraverso la loro esperienza diretta descrivono le vicissitudini di cui sono stati protagonisti.

#### CONTENUTO

- LE ANCORE NELLA STORIA
- ATTREZZATURA PER L'ANCORAGGIO: CATENE E CAVI
- LUNGHEZZA DEL CALUMO E IL SUO RICONOSCIMENTO
- LE ANCORE IN USO NEL DIPORTO
- IL SALPANCORA
- LA SCELTA DELLA RADA
- MANOVRA DI ANCORAGGIO
- I CONTROLLI DA ESEGUIRE: GLI ALLARMI SE L'ANCORA ARA
- ANCORAGGIO CON CIME A TERRA - L'USO DEL TENDER
- UTILIZZARE PIÙ ANCORE E ALTRI TRUCCHI PER MIGLIORARE L'ANCORAGGIO
- AFFIANCARE LE BARCHE ALLA FONDA
- MANOVRE D'ORMEGGIO E ALLA FONDA SU GAVITELLO
- DARE FONDO A VELA
- SEGNALI DIURNI E NOTTURNI ALLA FONDA
- COME GODERSI LA RADA NEL RISPETTO DELL'AMBIENTE
- PEGGIORAMENTO DEL TEMPO: PREPARARE LA BARCA PER SALPARE
- SALPARE: RECUPERARE L'ANCORA A MOTORE E A VELA
- LIBERARE L'ANCORA INCATTIVATA