

Rob Gibson

ORMEGGIARE

con imbarcazioni a vela e a motore



Ormeggiare con imbarcazioni a vela e a motore

© 2012 Edizioni il Frangente

Via Gaetano Trezza 12

37129 Verona

Tel. 045-8012631 Fax 045-593881

E-mail frangente@frangente.com

www.frangente.com

www.frangente.it

Prima edizione giugno 2012

ISBN 978-88-87297-89-8

Traduzione dall'inglese di
Stefano Malagoli e Stefano Tibaldi

Stampato presso:
Stampa Editoriale srl
Manocalzati (AV)

Titolo originale:

Introduction to Boat Handling for Sail Power

© Rob Gibson 2008

Published by

The Royal Yachting Association

RYA House, Ensign Way, Hamble

Southampton SO31 4YA

Tel. 0845 345 0400

Fax 0845 345 0329

E-mail publications@rya.org.uk

www.rya.org.uk

Tutti i diritti riservati. La riproduzione e uso, anche parziale e con qualsiasi mezzo, sia esso grafico, elettronico o meccanico, non è consentita senza l'autorizzazione scritta dell'Editore.

Nota: nonostante l'accuratezza prestata nella compilazione della presente pubblicazione, l'Editore non si assume alcuna responsabilità nell'uso dei metodi o dei prodotti descritti nel libro.

CONTENUTO

1 PRINCIPI E PROBLEMI	6		
Tipi di barche	7		
Maree e correnti	8		
Usare la corrente a proprio vantaggio	9		
Vento	10		
Effetto evolutivo	11		
Abbrivo	12		
Come mantenere il controllo	13		
Bielica	14		
Piedi poppieri orientabili	14		
Fare retromarcia	14		
2 MANOVRE DI BASE	15		
Fermi in corrente	15		
Ruotare su se stessi	16		
Manovra a velocità ridotta	18		
Inversione veloce	19		
Presa di gavitello	20		
Agganciarsi al gavitello	21		
Fissare la barca al gavitello	22		
Accostare a una banchina soggetta alla marea	23		
Andatura del traghettatore	24		
Rotta di avvicinamento	25		
Lasciare l'ormeggio	27		
Batticuto	28		
3 ENTRARE NEL MARINA	29		
Pianificazione	29		
Spring a mezza nave	30		
Contro corrente	31		
Contro corrente con rotazione	32		
In favore di corrente	33		
In favore di corrente, arresto e retromarcia	34		
		In assenza di corrente, ormeggio a un finger sottovento	35
		Ormeggiare a un finger sopravento	36
		Finger sopravento e corrente sotto il pontile	37
		Avvertenze generali	38
4 USCIRE DAL MARINA	39		
		Come prepararsi a lasciare l'ormeggio	39
		Alleggerire gli ormeggi	39
		Uscita con corrente contraria	40
		Uscita con corrente a favore	41
		Usare le cime d'ormeggio a proprio vantaggio	42
		Dominare l'effetto evolutivo dell'elica	44
		Con vento che proviene dal pontile	45
		Vento forte in prua	46
5 TIPI DI BARCHE E LORO LIMITI	47		
		Barca a vela da crociera	47
		Yacht da regata	47
		Yacht a vela con chiglia continua	48
		Barche a motore con elica singola	48
		Bielica	49
		Piede dell'elica orientabile	49
		Varianti sul fuoribordo	49
6 CIME, NODI, BITTE E GALLOCCE	50		
		Cime	50
		Bitte e galloce	51
		Nodi	52
7 ORMEGGIO	54		
		Ormeggio lungo una banchina soggetta a escursioni di marea	54

Ormeggio in assenza di marea o a un pontile galleggiante	55	9 ANCORAGGIO	74
Ormeggio in linea	56	Scegliere l'ancoraggio	74
Manovra con imbarcazione a due motori o con eliche orientabili	57	Cima o catena?	76
Manovra con imbarcazione monoelica	58	Dare fondo	77
Ormeggio di poppa	58	Dare fondo a vela	78
Trappe	60	Salpare l'ancora	78
Ormeggiare affiancati	61	10 RIMORCHIARE	80
Come sfilarsi tra le altre barche	62	Rimorchiare di poppa	80
8 MANOVRARE A VELA	63	Rimorchiare affiancati	81
Stabilire la migliore rotta di avvicinamento	64	11 CATTIVO TEMPO	82
Boa sottovento e contro corrente	64	Previsioni meteo	83
Contro vento e contro corrente	65	Onde frangenti e traversarsi al mare	84
Neutralizzare la randa	66	Ancora galleggiante	85
Avvicinarsi a banchine o pontili	67	Vele da cattivo tempo e da burrasca	86
Manovra con banchina sottovento	67	Manovrare tra le onde	88
Manovra con banchina sopravento	68	Motoscafo	88
Manovra con vento a proravia del traverso proveniente dalla banchina	68	Barca a vela	89
Ormeggio frenato	69	12 EMERGENZE	90
Disormeggio a vela	69	Arenarsi	90
Virare in cappa	70	Uomo a mare (Man Overboard: MOB)	92
Andatura di poppa	71	Barca a vela	94
Ritenute	71	Barca a vela con grande randa, paterazzo volante, eccetera	95
Rollio	71	Grandi motoscafi	96
Tangonare le vele di prua	72	Gommoni a chiglia rigida e piccoli motoscafi	97
Randa o non randa?	72	Anulari, boette e luci	98
Fiocchi gemelli	72	Elisoccorso - la tecnica "hi line"	99
Navigare a motore	73	GLOSSARIO	100
		INDICE	104

1

PRINCIPI E PROBLEMI

Chiunque abbia manovrato in acque ristrette con una barca di qualsiasi tipo avrà constatato che tutte le forze esterne sembrano concorrere a far sì che si perda il controllo dell'imbarcazione. Conoscere dunque queste forze è un buon punto di partenza. Una volta compreso quali conseguenze esse possono produrre si è in grado di anticiparle, o quanto meno di reagire in maniera appropriata ai loro effetti combinati. In più, se ne può ricavare qualche vantaggio utilizzandole come controlli ulteriori che aiutino a mettere la barca dove si vuole.

Le forze sono: MAREA, VENTO, EFFETTO EVOLUTIVO E ABBRIVO

Chiaramente, la combinazione degli effetti cambia a seconda delle condizioni meteorologiche. Inoltre, ogni scafo ha caratteristiche di manovra specifiche, che devono essere capite e tenute in considerazione. Comunque, una volta individuato il comportamento della propria barca nelle varie situazioni e assunta l'abitudine di adottare regolarmente quella che tra le "regole auree" meglio si adatta a ogni specifica circostanza, aumenterà sia la confidenza nelle manovre, sia le probabilità di buon esito.

Prima di trattare l'influenza di marea, vento, effetto evolutivo e inerzia, prenderemo in esame i vari tipi di imbarcazioni e le relative caratteristiche in fase di manovra. Le tecniche per sfruttare al meglio i loro punti di forza e tenere sotto controllo i punti deboli saranno illustrate in dettaglio più avanti. Poiché la terminologia potrebbe risultare poco familiare, può essere utile consultare il glossario o le sezioni dedicate agli argomenti specifici.

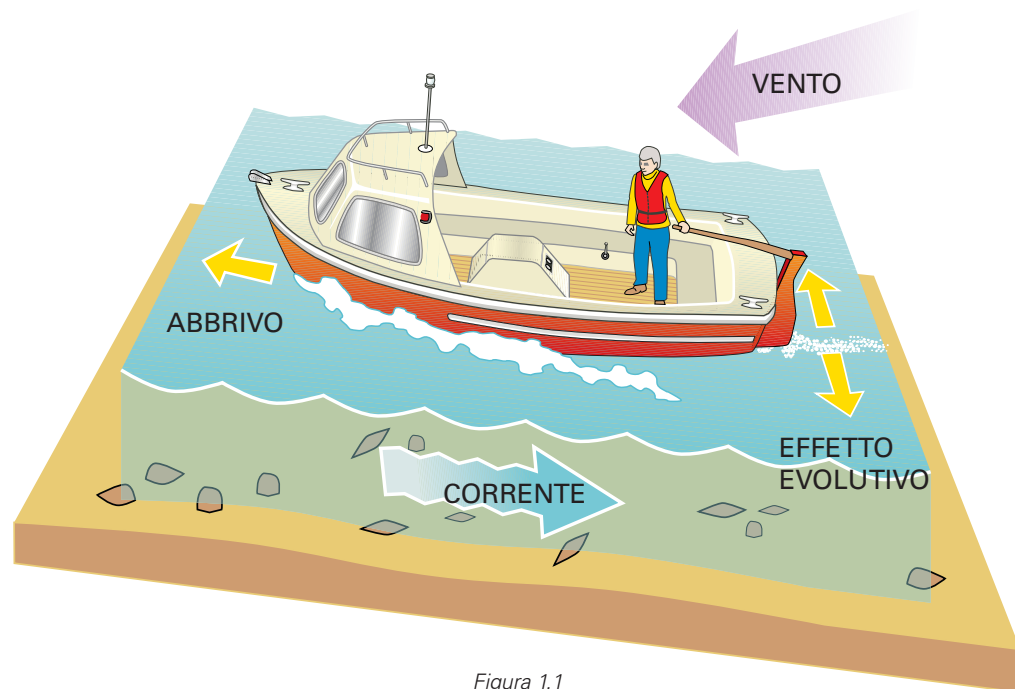
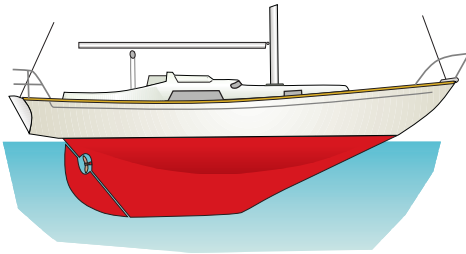
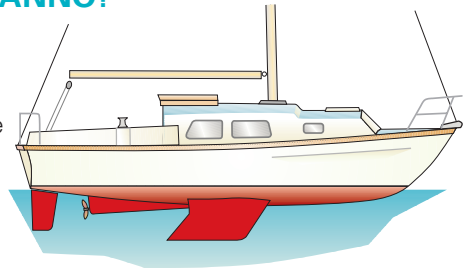


Figura 1.1

TIPI DI BARCHE – COME MANOVRENERANNO?

Barche a vela con bulbo o a doppia chiglia

Con l'elica ben arretrata e vicina al timone, queste barche risultano semplici quando si governa a motore con marcia avanti. Non si può dire altrettanto quando si manovra in retromarcia, ma con un po' di velocità si ha più controllo. Avendo l'elica così arretrata, l'effetto evolutivo risulta significativo (vedi p.11).

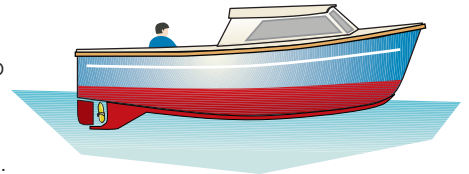


Barche a vela con chiglia continua

Il profilo immerso di una carena a chiglia continua risulta eccellente per veleggiare con una buona stabilità di rotta, ma non è altrettanto efficace per manovrare nei marina. Non deve dunque sorprendere che questo tipo di barca tradizionale sia goffa e difficile da manovrare in acque ristrette – soprattutto in retromarcia.

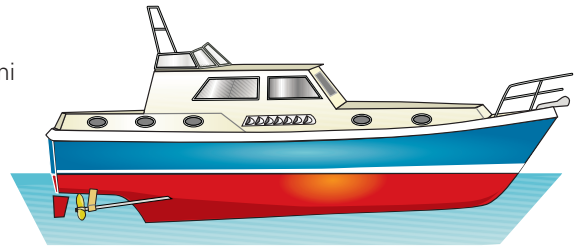
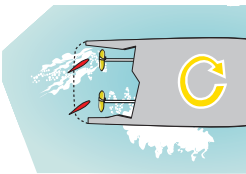
Barche a motore con una sola elica

Provviste di eliche fisse potenti, ma con timoni relativamente piccoli, queste barche manovrano bene quando procedono in avanti, ma risultano molto meno agili in retro, anche rispetto a una barca a vela. La dimensione e la posizione dell'elica fanno sì che l'effetto evolutivo diventi un riferimento fondamentale.



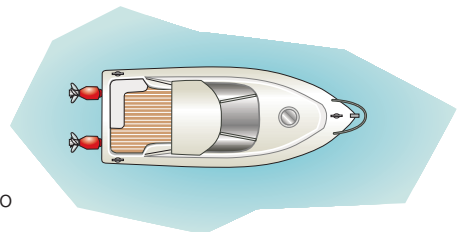
Barche a motore con doppia elica

Questa categoria comprende i grandi yacht a motore e i catamarani con un motore per ogni scafo. Dal momento che i motori possono essere gestiti indipendentemente – ad esempio, uno in avanti l'altro in retro – queste barche sono molto manovrabili in ogni circostanza.



Barche a motore con eliche orientabili

Non sono dotate di timoni, ma manovrano orientando il flusso delle eliche, spingendo o tirando la poppa da una parte all'altra. Con il motore (o i motori) in folle, la barca continuerà semplicemente il suo moto nella direzione in cui era orientata, fino a che l'abbrivo si esaurisce. Imbarcazioni di questo tipo con un unico motore risultano molto meno manovrabili rispetto a quelle con doppia elica.



MAREE E CORRENTI

Spesso, quando si è impegnati in una manovra in acque ristrette, ci si ritrova in presenza di una corrente causata dalla marea o dal corso di un fiume.

Sapere in quale fase si trovi la marea dovrebbe essere parte fondamentale della strategia di navigazione di qualunque marinaio ma, in acque interne, fidarsi delle carte di marea o di altri strumenti di previsione può indurre in errore, poiché i vortici di corrente spesso sono imprevedibili. A questo proposito, da qui in avanti si adotterà il termine "corrente" per indicare sia quella prodotta dalle maree, sia quella dai corsi d'acqua, salvo che non ci sia necessità di essere più specifici.

In entrambi i casi, questo è ciò che accade intorno a una barca in qualsiasi istante durante i momenti cruciali, per cui sarà bene abituarsi a stare all'erta – prestando attenzione ai segnali che possono chiarire la situazione del momento. Ecco alcuni indizi:

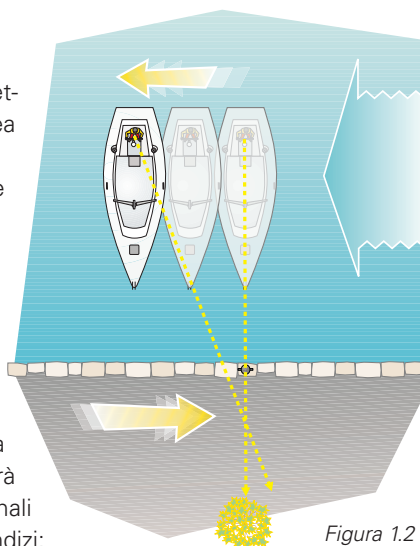


Figura 1.2

- A meno di essere in presenza di un vento sostenuto, sulle barche all'ormeggio la corrente metterà in tensione entrambi i cavi, a poppa e a prua.
- Col montare della marea si possono notare le cime lente o penzolanti.
- Se si è all'ancora o all'ormeggio lungo la banchina si potrebbe osservare qualcosa che galleggia muoversi con il riflusso della corrente, oppure le alghe sommerse ondeggiare sotto il pontile.
- Se si è in movimento ci si può fermare con la prua della barca a novanta gradi rispetto alla corrente prevista, per poi prendere nota della direzione verso cui scade lo scafo rispetto a qualche punto fisso a terra. (Figura 1.2)
- Accostando contro corrente si avrà la sensazione che la prua della barca voglia abbattere e si recupererà il controllo non appena ci si sarà girati completamente. Girandosi invece in favore di corrente, sembrerà che la poppa sia trattenuta e si avrà la sensazione che la corrente stia portando via la barca.



Figura 1.3
Accostare
contro corrente.

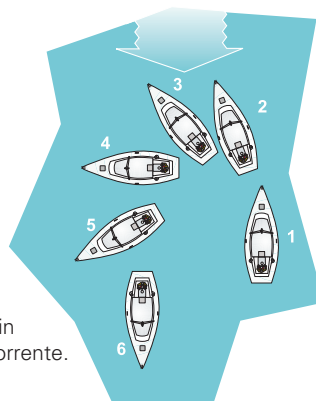


Figura 1.4
Accostare in
favore di corrente.

USARE LA CORRENTE A PROPRIO VANTAGGIO

Si immagini di essere alla deriva lungo un fiume che scorre alla velocità di 2 nodi senza alcun governo o controllo sulla barca, con il rischio di urtare scogli, boe, barche all'ancora o qualsiasi oggetto fisso sul fondo alla velocità di 2 nodi, ossia la stessa della corrente. Non è certo una bella situazione. Se invece si accosta in modo da puntare verso la direzione della corrente e col motore in avanti si procede a una velocità di 2 nodi, ci si troverà in una condizione di equilibrio, dal momento che la velocità d'impatto con gli ostacoli sarà pari a zero, e con 2 nodi di corrente che scorre lungo il timone la situazione sarà sotto controllo.

Perciò, la prima regola, e la più importante, è **MANOVRARE CONTRO CORRENTE**.

Detto ciò, si potrebbe pensare di conoscere almeno una particolare situazione in cui questa regola non trova applicazione – ma in realtà funziona in ogni circostanza, almeno nella parte finale della manovra. Capita spesso di sentir dire che durante un accosto, quando ci si trova esposti a vento forte, bisogna ignorare la corrente, se è debole. Si tratta di un pessimo consiglio, perché non tiene conto del fatto che il mezzo principale di governo è il timone, il quale non è influenzato dal vento e lavora solo quando l'acqua gli scorre attorno (vedi p.13). Ovviamente non si può ignorare il vento, come si vedrà nel prossimo paragrafo, ma è la corrente a determinare l'effettiva condizione di governabilità.

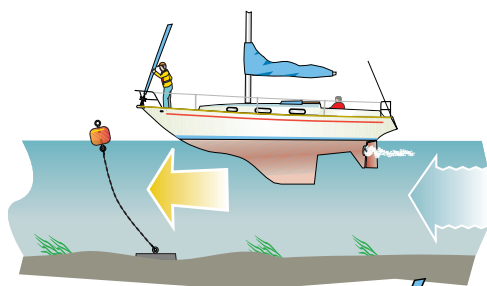


Figura 1.5 Manovrando in favore di corrente, la sua velocità si somma a quella della barca. La velocità rispetto al fondale aumenta.

REGOLA AUREA
MANOVRARE SEMPRE
CONTRO CORRENTE

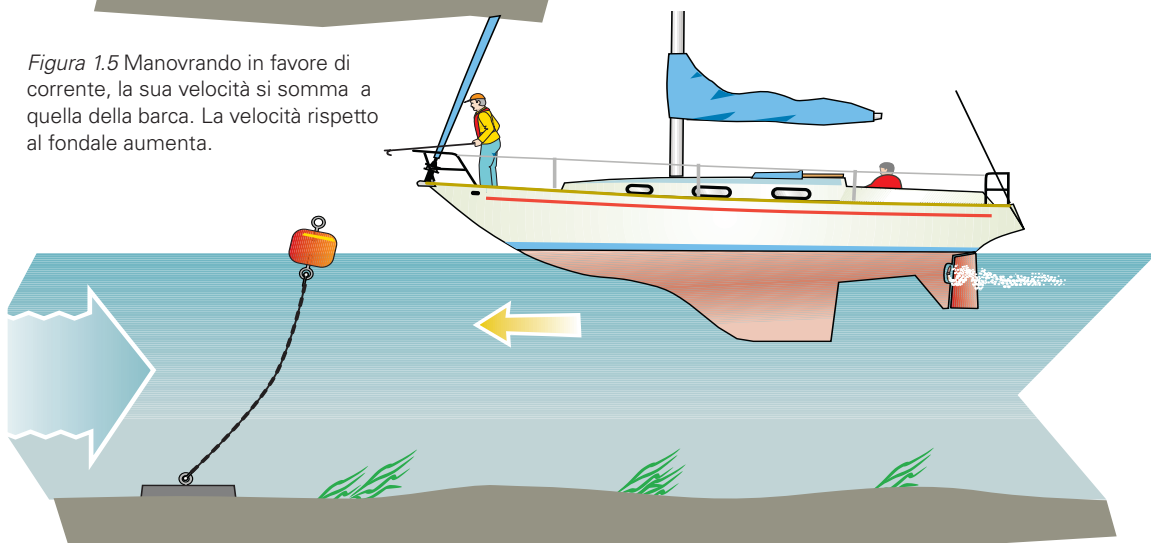


Figura 1.6 Avvicinamento contro corrente: la velocità della barca rispetto al fondale si riduce.