

### Andare all'ancoraggio.

L'ancoraggio è una manovra che all'occhio del profano può sembrare semplice e rapida, ma in realtà ancorarsi in rada comporta delle conoscenze tecniche e di buona pratica marinara che solo i professionisti del mare conoscono.

Gli elementi da considerare e le manovre da effettuare per ancorarsi prima di arrivare sul punto di ancoraggio sono:

- **verificare** sulla carta e sulle pubblicazioni nautiche gli eventuali divieti e tutte le informazioni necessarie in merito ai venti locali, al tipo di fondale ed alla profondità;
- **verificare** la direzione del vento e del mare, in modo da iniziare a mettere la prua al vento e scegliere a quale ancora dar fondo;
- **iniziare** a ridurre la velocità fino a fermare le macchine (ma tenendole sempre pronte a manovrare) in modo di arrivare sul punto di ancoraggio con l'abbrivio;
- **appennellare** l'ancora di posta che si è deciso di utilizzare, avendo cura di verificare sul punto di ancoraggio che la distanza tra le eventuali altre navi in rada e la propria sia minimo la somma della lunghezza della nave e della catena che si prevede di filare a mare (calamo), in questo modo si è certi che la nave anche se ruoterà attorno all'ancora non potrà andare in collisione con nessun'altra;
- **assicurarsi** che la nave sia ferma, se necessario utilizzare le macchine per fermarla completamente; quando si è certi di essere fermi dare fondo all'ancora facendola filare liberamente fino a raggiungere il fondale marino, lasciarla filare ancora liberamente per qualche minuto (sarà la pratica marinara a stabilire il tempo necessario) e infine filare a mare tante lunghezze per almeno 4-5 volte la profondità;
- **arrestare** l'ancora e aspettare che abbia fatto testa (che abbia fatto presa sul fondo), basta vedere la catena che si tende con forza verso prua-via e la nave che inizia a mettersi con la prua al vento in questo frangente; se la catena dovesse fare troppa forza filarla lentamente maglia a maglia fin quando la nave non è con la prua al vento;
- **fare** un punto nave e verificare costantemente la posizione per essere certi che l'ancora non inizi ad arare (perda la presa dal fondo).

Quando si è certi che non vi sia nessun problema si può dare l'ordine finito in macchina e iniziare il regolare turno di guardia sul ponte.

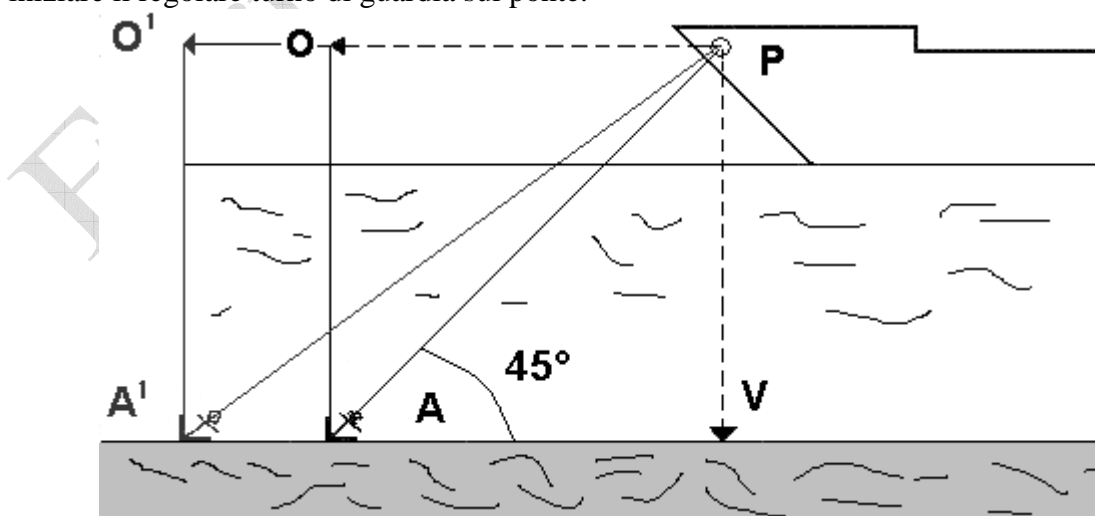


Fig. 419

Dalla fig. 419 si nota che PA ( risultante del parallelogramma) è lo sforzo che la catena compie per tenere la nave ferma, PO è la forza orizzontale che si oppone all'azione del vento e del mare e PV la forza verticale che tende ad abbassare la prua della nave,

quindi è chiaro che più catena vi è a mare più aumenta la forza che si oppone all'azione delle forze esterne (  $PO^1$  ).

### Ancoraggio con due ancore “ afforcaggio ”

Per indicare l'ancoraggio con due ancore si usa il termine *afforcaggio*; si tratta di un sistema poco utilizzato, che in genere viene scelto per lunghe attese in rada o quando l'ancoraggio a ruota è poco sicuro.

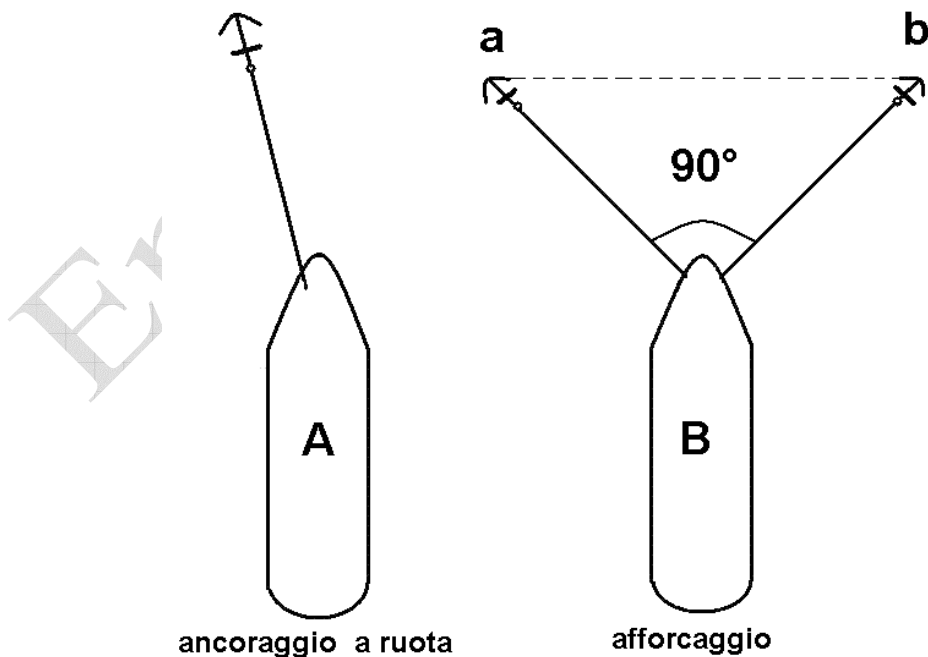
L'afforcaggio presenta più di un vantaggio – principalmente una maggiore resistenza ai colpi di mare e al vento ed una minore quantità di spazio disponibile – ma anche molti svantaggi, tra cui il rischio che le catene possano prendere delle volte se non ci si affoca correttamente, la maggiore durata e fatica delle manovre, il rischio di perdere contemporaneamente due ancore nel caso in cui si debba salpare velocemente a causa del cattivo tempo e sia necessario filare per occhio le catene.

Per questi motivi, quando vi è spazio sufficiente è senza dubbio preferibile utilizzare una sola ancora rimanendo, come si dice in gergo, *all'ancora a ruota*.

Gli angoli di afforco migliori sono quelli di  $90^\circ$ – $120^\circ$  , perché in questo modo la distanza sul fondo delle due ancore è sempre maggiore alle lunghezze filate a mare con ogni ancora, ci si può ovviamente afforcare anche con angoli inferiori, ma in questo caso aumentano i rischi elencati prima.

Vediamo, quindi, come si procede correttamente all'afforcaggio a  $90^\circ$ . Le prime azioni da effettuare sono uguali a quelle elencate in precedenza, poi si dispone la prua perpendicolare alla direzione del vento e si arriva sul punto di fonda con un leggerissimo abbrivio, si dà fondo all'ancora al vento e si fila catena. Quando le lunghezze a mare sono sette si dà fondo alla seconda ancora, si filano a mare cinque lunghezze di catena e si recuperano due dall'altra; in questo modo il vento assesta la nave e l'angolo che si forma tra le catene è di circa  $90^\circ$ .

Per l'afforcaggio a  $120^\circ$  le manovre da effettuare sono le stesse, ma con la prima ancora si filano a mare 8,5 lunghezze e poi 5 con la seconda recuperandone 3,5 dall'altra, in questo modo quando la nave sarà assestata, l'angolo tra le due ancore sarà di circa  $120^\circ$ .



**Fig. 420** – La distanza a – b deve essere sempre maggiore delle lunghezze di catena filate a mare con ogni ancora

## Lasciare l'ancoraggio

In condizioni normali, la manovra per lasciare l'ancoraggio è più semplice della manovra di arrivo. Prima di salpare l'ancora occorre:

- **assicurarsi che il personale di macchina** sia stato avvertito e che i motori siano pronti alla manovra;
- **che il personale addetto alla manovra di prua** sia pronto ed al proprio posto;
- **che lo strozzatoio** sia stato aperto;
- **che la bozza** sia stata tolta;
- **che l'arrestatoio** sia sbloccato;
- **che l'argano** sia ingranato e pronto a salpare;
- **che il lavaggio catena** sia in funzione, (si tratta di un getto d'acqua che, inviato all'occhio di cubia a mezzo di tubazioni, serve a eliminare i residui di fango o altro che la catena e l'ancora portano in superficie e di conseguenza a bordo mentre si salpa.

Quando si è sicuri che tutto sia pronto si può iniziare a virare l'ancora, dando se necessario un colpo di macchina avanti per avvicinare la prua alla sua perpendicolare con l'ancora e ridurre allo stesso tempo lo sforzo dell'argano; in caso di forte vento di prua si utilizzeranno le macchine per tenere la prua al mare e consentire all'argano di virare con sforzo minore.

Quando l'ancora è a picco (cioè ha lasciato il fondo) e si è certi che non vi siano secche di prua, si può procedere alla partenza e ordinare il *finito in macchina* (che significa fine della manovra).

Quando l'ancora sarà rientrata in cubia, il personale provvederà a bloccare l'arrestatoio, abbozzare l'ancora e strozzare la catena, stringerà infine il freno dell'argano e l'operazione di partenza sarà così completata.