

Ancore

Delle due l'una... o tutti noi ci stiamo muovendo in avanti a motori spenti, o siete voi che andate indietro... Skipper inglese a un interdetto gruppo di passeggeri senza skipper

Quando parlano di ancore e tecniche di ancoraggio i marinai raggiungono vette inarrivabili di accaloramento (secondo loro) e di noiosità (secondo i non addetti). Vere e proprie scuole filosofiche sfoggiano esperienze e studi tecnologici per difendere strenuamente la forma e il peso di quello sgraziato pezzo di ferro che pende dalla loro prua e di quel vitale cordone ombelicale che collega la barca scalpitante all'ancora e al fondo marino. E' dubbio se vi sia qualcosa di piu' caro al capitano della sensazione di sicurezza di un buon ancoraggio, ma certamente nulla gli è piu' fastidioso della precarietà di uno cattivo. In ogni caso l'ancoraggio sta alla navigazione a vela come la digestione a un buon pranzo: sempre essenziale, a volte difficile, mai da sottovalutare. Ecco un breve decalogo scritto da un navigatore che ha provato l'emozione di addormentarsi in una baia e svegliarsi in un'altra e ha conseguentemente deciso che era il caso di applicarsi sul tema.

1. **Informazioni:** prima di ancorare sarebbe ideale conoscere la profondità dell'acqua (facile se non si è rotto lo scandaglio), il gradiente del fondo (ovvero se è piano o ripido – abbastanza facile) e il tipo di fondale (piu' difficile, a volte impossibile senza un buon portolano). Ci piace un fondale relativamente basso, piano e di sabbia o fango. Non ci piace un fondale lontano, ripido e/o coperto di odiate posidonie che qualche scriteriato ecologista si ostina a difendere... Lo skipper prudente ha in testa tutte le informazioni relative all'ormeggio prima di arrivare.
2. **E' tutta una questione di angolo.** Qualunque sia l'ancora, la catena e le condizioni, l'obiettivo è che, una volta l'ancora abbia fatto presa, la catena lavori con un angolo calcolato con il fondale piu' basso possibile. Un'ancora tirata dal fondo stesso o da un angolo di 10 gradi resterà ferma, se l'angolo aumenta aumentano i rischi che inizi ad arare. Oltre i 30 gradi non è piu' sicura. Va quindi da sè che va filato ormeggio (catena o tessile) di ALMENO 3 volte il fondale. Se soffia parecchio arrivate senza remore fino a 9-10 volte il fondale. Il lavoro della catena (che prende il nome di calumo quando immersa), oltre a quello di resistere agli sforzi, è anche quello che con il suo peso abbassa ulteriormente l'angolo. Appennellare una seconda ancora contribuisce ulteriormente a diminuire questo angolo, fino ad annullarlo (vedi *infra*). In caso di emergenza ogni trucco è valido per abbassare questo angolo, anche appendere pesi notevoli alla catena...
3. **Tipi di ancora:** per semplicità dividiamole in 4 classi principali per le barche a vela (escludiamo le hall che sono per le navi e i grappini per i gommoni): a vomero (CQR, Delta e simili), a marre articolate (Danforth o Fortress), a cucchiaio (Bruce o Spade) o classiche (ammiragliato, ideali per fondali rocciosi). Ognuna ha la sua specialità: le marre articolate e

amplie della Danforth entrano in sabbia e fango come nessun'altra ancora e le abbiamo testate personalmente fino a 85 nodi in 7 metri, e non si sono mosse di un millimetro (salvo poi metterci 45 minuti a spedare). Ma sulle alghe scivolano e sono inutili o quasi. Le ancore a vomero sono invece utilizzabili su quasi tutti i fondali ma non sono perfette su alcuno. Le ancore tipo Bruce invece hanno molti estimatori e hanno la stessa universalità di quelle a vomero ma funzionano meglio sulla sabbia. Essendo il fuso fisso e non mobile, è piu' sensibile alle variazioni di angolo. Le ammiragliato hanno diversi usi, ma il piu' frequente è quello di essere il modello per i tatuaggi. Il marinaio prudente ha a bordo 3 ancore diverse: una CQR o Bruce come ancora principale (Fede), una Danforth come seconda ancora e per afforcare o appennellare (Speranza) e una Ammiragliato per appesantire, alghe e roccia (carità).

4. **'L'ancora non funziona come una calamita'**: qualsiasi sia il tipo di fondo, l'ancora ci deve entrare e raramente ci riesce da sola. Per far cio' la manovra ideale, una volta scelto il punto di ancoraggio, è portarsi vento un prua sul punto prestabilito, fermarsi, dar fondo fino a quando l'ancora poggia, e iniziare a filare catena mentre si indietreggia lentamente avendo cura di verificare se inizia a strattonare, indicando cosi' di aver preso. Dopo che ha preso, lasciar filare altri 3 metri e dare un deciso strattone con il motore per vedere se tiene. Poi fermare la catena con una cima in modo che non sforzi sul verricello e per diminuire il rumore. La barca non è ancorata fino a che non avete ben verificato che abbia preso.
5. **Catena**: la catena ha quasi la stessa importanza dell'ancora. Essenziale è verificare spesso che sia ben agganciata all'ancora. Vi sono diversi tipo di giunzione e noi consigliamo un sistema che consenta alla catena di girare. Con il tempo infatti (le barche all'ancora in stato di calma che girano su se stesse) le catene tendono a prendere una torsione. Se la torsione non viene scaricata, nel momento in cui la catena tira violentemente è possibile che tale torsione possa far girare l'ancora e di conseguenza la faccia arare. Se l'ultimo anello è del tipo girevole invece tale torsione anzi si scarica. Utile anche, ogni tanto, far filare tutta la catena in acque profonde in modo che la stessa torsione di svolga.
6. **Cavo tessile**: con il passare del tempo abbiamo iniziato ad apprezzare sempre di piu' l'utilizzo di una cima tessile oltre a o in combinazione con la catena, al punto di sostenere che oltre 40-50 metri di catena è meglio aggiungere un bel cavo piuttosto che altra catena. Il tessile ammortizza gli strattoni, elimina le torsioni, è molto piu' leggero a prua, è piu' facile da gestire e quasi non c'è limite alla possibile lunghezza. Il suo effetto nel diminuire l'angolo è analogo e in piu' annulla i fastidiosi rumori che trasmette la catena. Impiombate un bel cavo alla vostra catena e non ve ne pentirete, ma abbiate l'accortezza di non lasciarlo sempre sotto la catena a marcire...
7. **Appennellare**: in caso di maltempo o fondo di dubbia tenuta, questa tecnica aiuta i sonni tranquilli con l'aggiunta di un'ancora sullo stesso calumo. Noi consigliamo pero' di aggiungere piuttosto l'ancora

supplementare con 10 metri di catena al diamante dell'ancora principale. Preparate la catena sul ponte ben in chiaro, gettate in acqua l'ancora a mano (beninteso passando sotto la battagliola), retromarcia, cercate di farla prendere, poi procedete come al solito con l'ancora principale. Riportare il tutto a bordo non è semplice, aiutatevi con un grippiale all'ancora supplementare. Vantaggi: tiene tantissimo e non complica troppo le cose in caso di cambi di vento. Svantaggi: lavora lo stesso calumo che potrebbe rompersi e non diminuisce il brandeggio.

8. **Afforcare:** la seconda ancora viene posta a fianco la principale con un angolo di circa 20-30 gradi. Non è semplice far prendere entrambe le ancore, specie se la seconda si cala con il dinghy (sconsigliato), inoltre se il vento gira le catene si annodano. Ma lavorando su due ormeggi la barca brandeggia molto meno dal momento e quindi strattona molto meno, inoltre c'è la sicurezza supplementare del doppio calumo. Le due tecniche sono ovviamente abbinabili in caso di estrema necessità. Se c'è da scegliere comunque tra le due noi votiamo per appennellare. Apparentemente più laboriosa è invece abbastanza semplice se si ha lo spazio a prua per ospitare la seconda ancora con 10 metri di catena.
9. **Ancorare in baie affollate:** questa è un'arte tanto ammirata quanto rara, a giudicare dalle spassose scene in atto quotidianamente nelle nostre gettonate baie durante l'estate. A tutti piace ancorare vicino a terra o nei posti più pittoreschi, ma è necessario lasciare il giusto spazio agli altri, e la prima regola è chi arriva prima ha la precedenza, quindi chi arriva dopo, in caso di cambio di vento, deve spostarsi. L'ideale, per non sbagliare, è mettersi in fila, quindi gettare l'ancora a una decina di metri dalla poppa di un'altra barca e filare fino a portarsi a circa 20-30 metri. Tenete presente che le barche a vela e i ferri da stiro brandeggiano in maniera diversa. Fate sempre in modo di non finire sull'ancora altrui.
10. **Cime a terra:** l'ancoraggio sopraffino è con due o più cime a terra, poppa verso il vento ovviamente. La facilità d'esecuzione è inesistente ma la soddisfazione alla fine proporzionalmente alta. Essenziale l'aiuto di un membro dell'equipaggio sveglio e capace di remare. Diverse sono le scuole filosofiche sull'attuazione della manovra, e certamente un comodo rotolone di cima a poppa pronto per essere svolto dal dinghy è la situazione ideale. Le barche che non vogliono sembrare dei traghetti da spedizione artica, o che hanno le poppe eleganti (leggi poco spaziose), dovranno adattarsi a una tecnica più modesta: portatevi il più vicino possibile a terra, dove (condizioni permettendo) lancerete il dinghy con almeno un volontario e una delle cime necessarie per l'operazione. Lo sfortunato prescelto dovrà legare la cima alla roccia desiderata dallo skipper (che di solito è la più complessa) e poi remare verso la barca filando la cima. È ovvio che è essenziale che tale cima sia ben in chiaro ed è inoltre preferibile che sia una cima galleggiante. Nel frattempo lo skipper è tornato più lontano dalla riva, e darà fondo a circa 30 metri sottovento dalla posizione desiderata in cui, si spera, sta convergendo il dinghy con la cima. In un mondo ideale l'ancora ha fatto presa e il dinghy non ha avuto intoppi ed è lì che attende, e si unirà idealmente la linea d'ormeggio tra l'ancora e

la terra. Poi con calma si porta la seconda cima a terra e si ottimizza il tutto. Raramente tutto fila liscio, ma c'è sempre il lato positivo che la manovra è estremamente divertente. Qualora vi siano raffiche o troppo vento potrebbe essere sconsigliabile lasciare il dinghy a se stesso. In questo caso prima ancorate poi vi portate piu' vicino a terra e lanciate la squadra di sbarco. Sarà un incubo tenere la posizione fino a che i marines hanno fatto la gassa, ma almeno non rischiate di perderli. A volte puo' succedere che siano addirittura necessarie altre cime di lato e verso prua, specie quando si ancora in spazi microscopici. Il record di chi scrive è 5 cime a terra, senza ancora, 90 minuti di manovra...