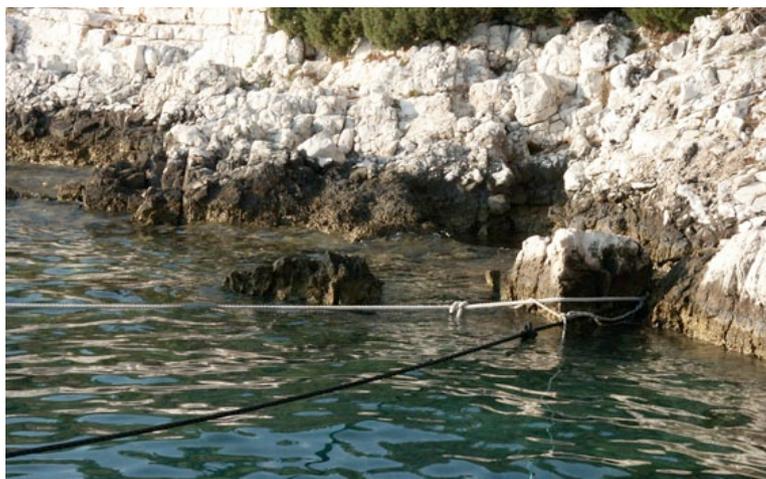


Tecnica d'ormeggio

Cima a terra

Quella della cima a terra è una tecnica d'ormeggio che può risolvere diverse situazioni, ma che può nascondere anche qualche insidia

di Maurizio Anzillotti



In alto, un catamarano ormeggiato con la cima a terra. Al centro, barche ormeggiate nella rada di Fiscardo in Grecia davanti al porto. Qui sopra, delle cime legate a una roccia

Conoscere molte tecniche di ormeggio permette di destreggiarsi in situazioni diverse e di risolvere i problemi che si presentano in fase di ormeggio.

Tra le tante tecniche che ci sono, quella della “cima a terra” è sicuramente una delle più diffuse.

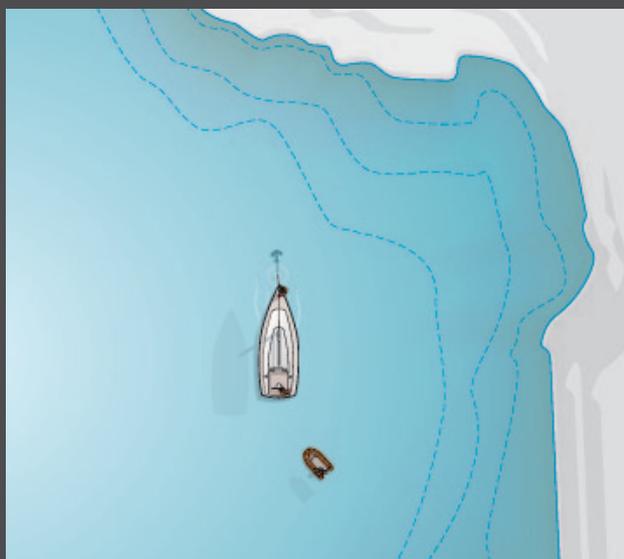
Quando si usa

La tecnica della “cima a terra” consiste nel limitare i movimenti della barca alla fonda attraverso una o più cime stese tra questa e la terra ferma. Se usate con perizia, le cime a terra possono permettere di ormeggiare un'imbarcazione anche in una rada molto piccola, dove questa, se fosse alla ruota, non avrebbe lo spazio necessario a girare con il vento.

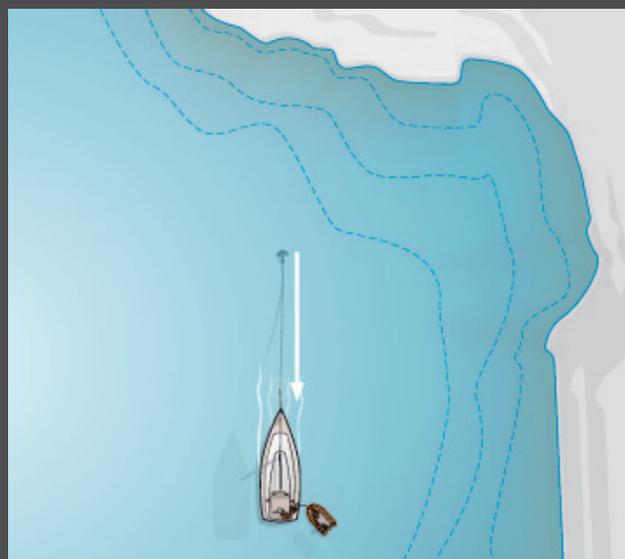
Sono molte le situazioni in cui è utile ricorrere a questa tecnica.

Per esempio quando la rada che si vuole raggiungere è molto stretta ed è evidente che l'imbarcazione alla fonda, al girare del vento, andrebbe a sbattere contro una delle sponde. Oppure quando si da fondo in una rada dove non si vuole andare a occupare la sua parte centrale come potrebbe essere quella davanti a un porto. Qui, se si lasciasse la barca girare al vento, questa andrebbe a intralciare il traffico di entrata e uscita del porto, quindi si usa la tecnica della “cima a terra” per tenere la poppa. Con l'esperienza si scoprono poi decine di situazioni diverse in cui mettere una o più cime a terre può essere particolarmente utile. Tuttavia, “la cima a terra” non presenta solo vantaggi, ma ha anche delle controindicazioni, alcune delle quali da tenere in seria considerazione.





1 Prima di dare ancora si controlli che non ci siano alghe. Su fondo di posidonia, l'ancora prende male



2 Si fila la catena retrocedendo con la barca. A operazione terminata, con la retromarcia, si controlli la tenuta dell'ancora



3 Il cimone bene adugliato va deposto nel tender con un capo legato alla barca. Il tender retrocede mentre si fila la cima senza che questa vada mai in tiro



4 Una volta terminata l'operazione, si devono mettere i parabordi lungo la cima per segnalare la presenza

Come sempre in una manovra, la parte più importante, è la preparazione. Prima di iniziare la manovra per dare fonda, tutto deve essere pronto. Il cimone d'ormeggio sarà tirato fuori dal gavone, sciolto e adugliato in modo ordinato. Il tender sarà calato in acqua, equipaggiato con il motorino fuoribordo e preparato a poppa.

Data ancora e controllato che questa regga, ci si dispone con la poppa verso il punto in cui si vuole che questa rimanga. Una o due persone scendono

sul tender e portano la cima a terra e provvedono a legarla alla roccia o all'albero individuato precedentemente. La cima deve essere più lunga della distanza che separa la barca da terra perché, mentre il tender si sposta verso la costa, chi è su di questo dovrà filare molta cima per non metterla mai in tensione. Se la cima va in tensione, il tender scarta di lato e arrivare a terra sarà molto più difficile. La cima legata non deve essere cazzata, la barca deve avere la possibilità di muoversi leggermente.





Controindicazioni

Lo svantaggio maggiore della cima a terra è che questa raggiunge sempre il suo scopo principale ovvero, quello d'impedire alla barca di ruotare al vento. Una barca che non ruota al vento, espone a questo le murate con tutte le conseguenze che ciò comporta.

Quando la barca mostra al vento la prua, come quando è alla ruota, la superficie d'attrito tra massa d'aria e barca è minima, ma se a essere esposta al vento è la murata, la superficie d'attrito diventa molto grande e la spinta del vento, che è esponenziale all'aumento della superficie colpita dalla massa d'aria in movimento, può mettere a rischio di tenuta l'ancora.

Tuttavia, se la manovra è stata fatta bene e l'ancora ha preso come dovrebbe, per creare problemi alla barca ci vorranno dei venti veramente forti. Normalmente, se si è in rada, è perché le previsioni meteo sono buone, è quindi difficile che arrivi un fronte tanto forte da creare venti pericolosi. Quello che invece, una rotazione del vento e un suo rinforzo possono provocare, è sicuramente un abbassamento del livello di comodità dell'ormeggio. Il vento che spinge sul fianco della barca fa sbandare leggermente lo scafo, crea molto rumore con le piccole onde che si frangono sotto di questo e, in generale, crea una situazione poco gradita dagli ospiti che, se non esperti, tendono a innervosirsi e a leggerla come pericolosa.

Quando c'è pericolo

Le situazioni in cui una manovra con "la cima a terra" può comportare dei pericoli sono due. La prima è quando ci si limita a stendere la cima dalla barca a terra senza segnalarla in nessun modo. La barca alla fonda si muove, quando spira un po' di vento indietreggia e quando questo cessa, avanza. Questo movimento fa sì che la cima posta a poppa si tenda e si laschi. Quando è lasca sarà sotto il pelo dell'acqua e quindi invisibile e pericolosa per l'elica di un eventuale tender che si dovesse trovare a passare a poppa della barca. Quando è tesa, invece, costituisce un pericolo particolarmente grave perché di notte questa sarà quasi totalmente invisibile. Una cima tesa, trovandosi all'altezza della testa di una persona seduta su di un tender, se non segnalata potrebbe colpire alla testa i passeggeri di un tender con possibili

In entrambe queste fotografie vediamo come sia stata data cima a terra senza preoccuparsi di mettere i parabordi di segnalazione. In particolare nella fotografia qui di lato, si vede come la cima che scende sott'acqua sia invisibile



Uno strumento da usare con perizia

La cima a terra è uno strumento che da molta soddisfazione allo skipper perché permette di governare situazioni difficili, ma è anche motivo di grandi umiliazioni. Per evitare brutte figure, bisogna prepararsi con scrupolo prima d'iniziare la manovra.

E' importante studiare la manovra prima di cominciarla per capire dove si andrà a mettere la cima a terra e quanto questa dovrà essere lunga.

Partendo dal principio che non si sta in rada con la cima a terra se il vento è molto forte e l'onda entra in rada, è chiaro che non serve una cima di grande spessore per collegare la barca a terra. Tutte le barche a bordo hanno o dovrebbero avere il "cimone", una cima d'ormeggio tra i 20 e i 30 metri di lunghezza. Questa solitamente è riposta nel gavone sotto decine di chili di altre cime, taniche della benzina, ancore di rispetto e altri attrezzi vari. Difficilmente quando si riesce a tirarla fuori questa sarà ancora in chiaro. Quindi, la prima cosa da fare è quella di mettere in chiaro il "cimone", il che significa scioglierlo, gettarlo a terra e farlo su a lunghi cerchi concentrici. Una volta adugiato per bene lo si prepara in pozzetto o direttamente sul tender. La preparazione della manovra, termina qui, non c'è altro da fare se non dare fonda, accertarsi che l'ancora abbia preso bene e quindi andare a portare la cima a terra.

Se ci si trova in un posto molto frequentato, e la cima deve essere legata a un masso dove già ci sono altre cime, ci si ricordi che il "bon ton" vuole che non si leghi la propria cima sopra le altre, ma la si faccia passare sotto a tutte quelle già presenti. Se si lega la cima intorno a una roccia, sarà bene fargli fare due giri. L'accortezza va usata non tanto per una questione di robustezza dell'ormeggio, ma per salvaguardare la cima. Facendo un solo giro, la cima si sposterà al muoversi della barca andando a sfregare contro la roccia e rovinandosi.

Un'altra accortezza è quella di fare il nodo di gassa per formare il cappio che si metterà intorno alla roccia, distante da questa. Se il cappio è molto largo, in caso ci sia la necessità di abbandonare l'ormeggio velocemente, sarà più semplice liberare la cima dalla roccia.



In linea di massima l'ormeggio con cima a terra è consigliabile solo in condizioni meteo favorevoli, tuttavia, in alcuni casi, la cima a terra viene usata proprio per rinforzare un ormeggio reso difficile dal forte vento



In alto, tre imbarcazioni in rada con le cime a terra in una baia greca

gravi conseguenze.

Evitare questo pericolo è semplice, basta legare dei parabordi ogni due tre metri di cima, questi segnaleranno la presenza della cima stessa.

Il secondo caso trova la ragione del pericolo nella limitazione di movimento della barca.

Con l'uso delle cime a terra, si può ormeggiare la barca anche in rade molto strette, veri e propri piccoli fiordi molto belli e suggestivi, ma anche molto pericolosi. Affrontare il cattivo tempo chiusi in una rada dove muoversi è difficile, è pericoloso. Quando il mare si muove non si può sapere cosa accadrà nella rada. Nel caso in cui in questa si alzi la risacca o riesca a entrare l'onda, la barca potrebbe essere sbattuta da una parte e dall'altra del piccolo fiordo nel quale si trova e provocare danni anche seri. Per essere in sicurezza bisogna sempre accertarsi di poter lasciare la rada velocemente e se si vede che il mare inizia a entrare nell'ormeggio, bisogna recuperare le cime e l'ancora e guadagnare il largo dove, governare la situazione, sarà più facile. ●

Situazioni diverse

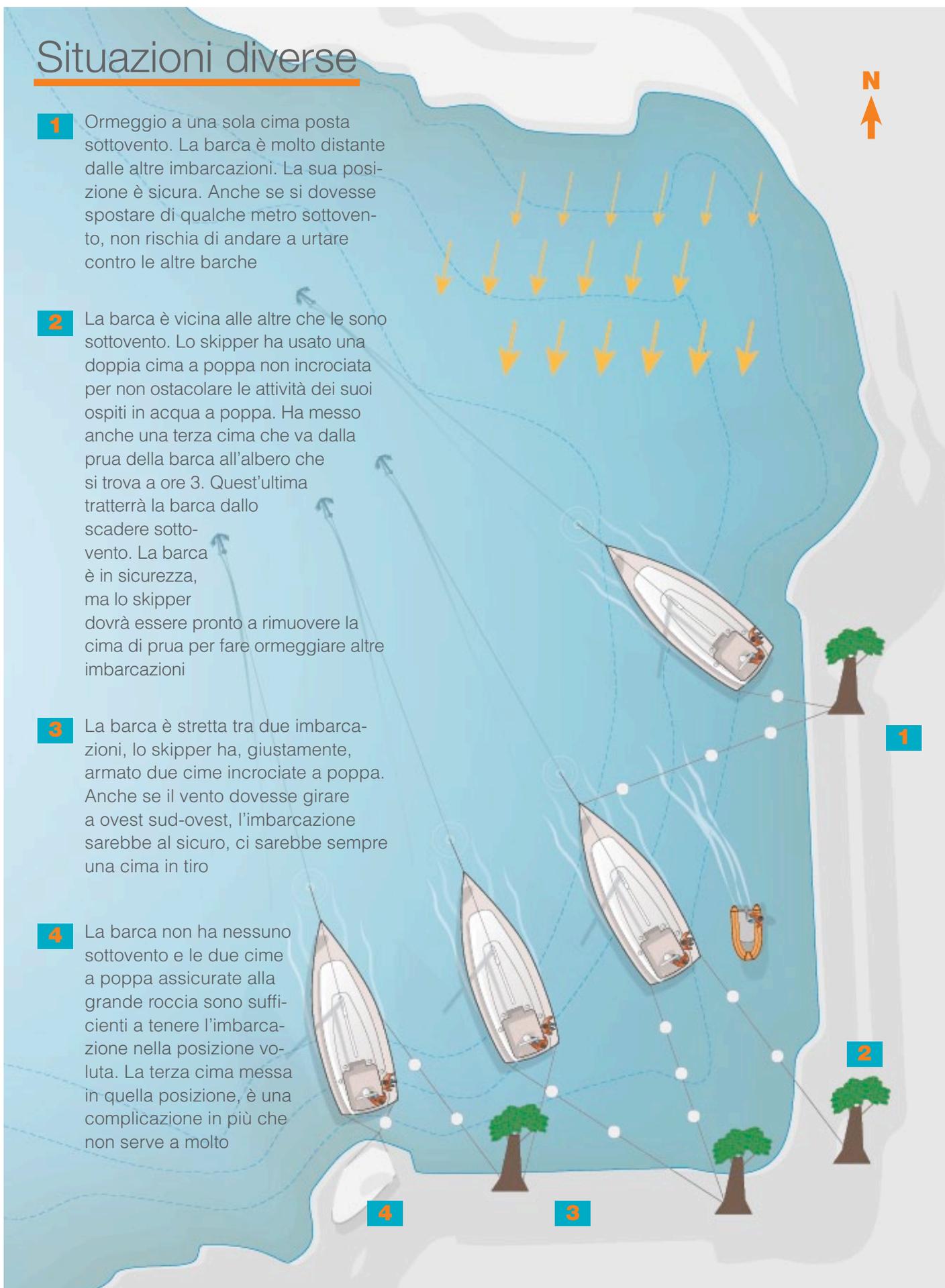


1 Ormeaggio a una sola cima posta sottovento. La barca è molto distante dalle altre imbarcazioni. La sua posizione è sicura. Anche se si dovesse spostare di qualche metro sottovento, non rischia di andare a urtare contro le altre barche

2 La barca è vicina alle altre che le sono sottovento. Lo skipper ha usato una doppia cima a poppa non incrociata per non ostacolare le attività dei suoi ospiti in acqua a poppa. Ha messo anche una terza cima che va dalla prua della barca all'albero che si trova a ore 3. Quest'ultima tratterrà la barca dallo scendere sottovento. La barca è in sicurezza, ma lo skipper dovrà essere pronto a rimuovere la cima di prua per fare ormeggiare altre imbarcazioni

3 La barca è stretta tra due imbarcazioni, lo skipper ha, giustamente, armato due cime incrociate a poppa. Anche se il vento dovesse girare a ovest sud-ovest, l'imbarcazione sarebbe al sicuro, ci sarebbe sempre una cima in tiro

4 La barca non ha nessuno sottovento e le due cime a poppa assicurate alla grande roccia sono sufficienti a tenere l'imbarcazione nella posizione voluta. La terza cima messa in quella posizione, è una complicazione in più che non serve a molto



La barca in un bicchiere d'acqua

Sapendo usare bene le cime a terra è possibile ormeggiare la barca in qualsiasi cala si riesca a entrare.

Cima singola – L'uso della singola cima a terra è il caso più frequente di utilizzo di questa tecnica e vi si ricorre quando si è in una rada e si vuole tenere la poppa verso terra (la rada di un porto, la rada in cui le altre barche sono con la cima a terra, la rada di piccole dimensioni dove si preferisce stare con la poppa verso terra per non limitare il traffico delle altre barche nel resto della baia).

Doppia cima parallela - Lo spazio non è molto e si vuole che l'imbarcazione abbia sempre una cima sopravento al lavoro. Un altro caso è quando si vuole creare un corridoio dove far giocare i bambini al sicuro dalle altre barche e tender.

Doppia cima incrociata – L'esigenza di tenere la barca centrata al suo posto è maggiore. In questo caso si usano due spring di poppa che, però, hanno l'inconveniente di limitare lo spazio libero a poppa per fare il bagno.

Ragnatela – Ci sono calette molto belle, ma altrettanto piccole, la barca ci entra, ma le possibilità di manovrare sono poche, se si vuole rimanere dentro queste rade, a condizioni che le previsioni meteo siano buone, bisogna ormeggiare la barca creando una ragnatela di cime a terra che la blocchino in tutte le direzioni.



Ormeggio a ragnatela

In questo disegno vediamo un ormeggio a ragnatela. La barca si trova in una rada molto stretta dove vuole passare la notte. Lo skipper ha messo una serie di cime a terra per bloccare la barca. Anche se il vento dovesse girare di 180° la barca sarebbe in sicurezza. Tuttavia un ormeggio di questo tipo è da sconsigliare se le previsioni meteo non sono più che buone. Nel caso il brutto tempo colga la barca in questa situazione, si potrebbero avere difficoltà a prendere il mare velocemente. Se l'angolo di prua è buono, si potrebbe fare a meno dell'ancora. Questo renderebbe la barca più agile in caso di fuga.

Edicola



Iscriviti alla newsletter di **SVN**

La rivista digitale interattiva



SVN - 1



SVN - 2



SVN - 3



SVN - 4



L'ultimo verticale

5 stelle da 40 piedi

Analisi comparativa di 5 modelli da 40 piedi presenti oggi sul mercato

Gli speciali



SVN - 5



SVN - 6



SVN - 8



SVN - 9



Annuario



Charter



Croazia



SVN - 10



SVN - 11



SVN - 12



SVN - 13



Patente nautica



Scuola di vela

Gli articoli settimanali in versione interattiva



Libera l'ancora



Uomo in mare



The Storm Fastenet '79



Il cumulo-nembo



Preparare l'ormeggio



Haber 660



Elan 350



Eliche



Tofinou 12



S. Odyssey 379



RM 1260



Oceanis 41



Bavaria 46 Vision



Visita alla barca



Grand Soleil 43



Da chi comprare



Gianni Agnelli



Elan 310



Gli ultimi video prodotti



Sun Odyssey 469



Impression 394



Io Navigo



Salona 41



Solaris 42



Bavaria 33