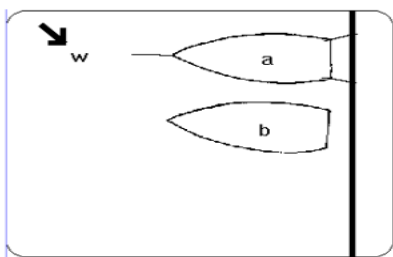
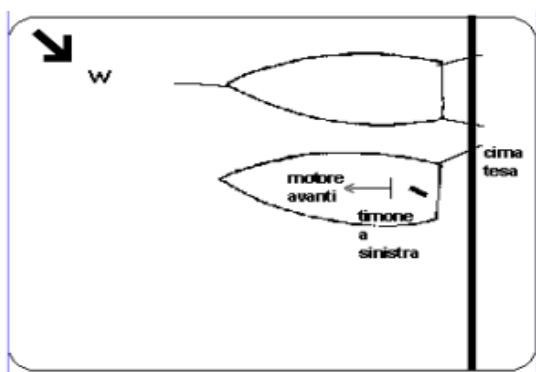
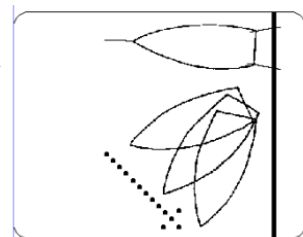


# Arrivare e partire dalla banchina con una cima



Supponiamo di accostare alla banchina nella posizione illustrata qui accanto (barca b). Con vento fresco è già molto impegnativo anche il solo arrivarci, in quanto la manovra richiede una buona dose di velocità e determinazione, sia per mantenere il controllo della direzione ed impedire alla barca di traversarsi, che nella fase di annullamento dell'abbrivio a breve distanza dalla banchina.

A questo punto la concentrazione dell'equipaggio, che si ritiene felicemente arrivato, può scendere a zero, proprio nel momento più delicato. E' infatti indispensabile e urgente dar volta ad una cima d'ormeggio, a poppa e sopravento, per poter contrastare il vento che fa abbattere vistosamente (vedi figura a destra).



Se invece siamo riusciti a dar volta alla nostra cima, che deve essere tanto più robusta quanto più il vento è forte, potremo tenere la posizione a tempo indeterminato, generalmente fino a quando non avremo recuperato e messo in tensione la trappa, ma al limite anche in attesa di portare fuori l'ancora con il tender.

La situazione assomiglierà al traino di banchina e sarà la seguente: **una sola cima d'ormeggio sopravento, marcia avanti, timone (ruota) a sinistra (barra a dritta).**

In questa particolare navigazione in banchina, curiosamente, timone e motore hanno ruoli invertiti: infatti la potenza applicata al motore controlla la rotazione della barca e quindi la direzione della prua; il timone determina invece lo spostamento, in questo caso laterale.

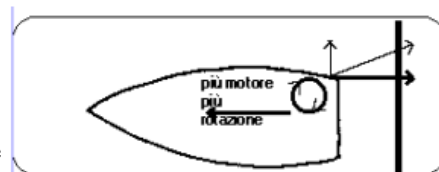
La chiave di questo comportamento, diciamo così, poco istintivo, sta tutta nell'umile cima d'ormeggio che impedisce nel modo più assoluto l'avanzamento della barca qualunque sia il regime del motore (e perciò deve essere robusta e possibilmente avvolta sul winch). Essendo parecchio disassata rispetto all'elica, genera la coppia di forze (perpendicolari alla banchina) necessaria a controllare la rotazione. Quanto più daremo motore, tanto più verremo trattenuti dalla cima con l'effetto di ruotare la prua controvento.

Il timone non ha molto effetto sulla rotazione, dato che non modifica la geometria del disassamento, ma dato che il flusso dell'elica deviato produce portanza laterale, parallela alla banchina, consente invece movimenti in questo senso con la massima precisione.

Per spostarci controvento gireremo la ruota sottovento (barra sopravento): inizialmente si muoverà la poppa e poi seguirà tutta la barca.

Si può osservare che la spinta laterale del vento deve essere equilibrata da una qualunque combinazione tra la componente laterale della tensione sull'ormeggio e la portanza del timone, che siamo noi a controllare. Se non diamo timone o ne diamo dalla parte sbagliata, l'equilibrio sarà in ogni caso ottenuto, ma con una sensibile inclinazione della cima rispetto alla poppa.

Questa tecnica può essere utilizzata sia in arrivo che in partenza per non scadere, e anche per operare ad una certa distanza dalla banchina, come nel caso di ancore incrociate o incattivate, recupero di oggetti, assistenza a barche incagliate.



Da quando navigo sui cabinati, dopo un certo numero di brutte figure, mi ero domandato inutilmente come risolvere questo problema, finché ho assistito dall'alto alla manovra, realizzata da una vecchia nave di circa 70 metri, quest'estate nel porto nuovo di Ventotene. Aveva una cima di 400 metri, tesa come una corda di violino, ha

fatto una lentissima sfilata in uscita, tra le barche alla fonda e la catena delle loro ancore senza scadere di un metro, per oltre 20 minuti, senza bisogno di rimorchiatori né di eliche direzionali.

In seguito, l'ho sperimentata più volte sulle nostre barche e devo dire che funziona e anche bene...

Attenzione alle trappe e alle cime galleggianti!

(Marco Volpe)