

Manovra di ancoraggio in moto avanti

Qui di seguito la simulazione delle fasi cronologiche di una manovra di ancoraggio.

- 1) Con la Nave DENEK KAITOS ci stiamo avvicinando al porto di Banchinopoli, siamo a 12 miglia dalla " Pilot's boarding ground ";
" Banchinopoli Vessel Traffic Service ", alla presenza del ritardo registrato dalla nave che occupa la nostra posizione in banchina, ci consiglia di attendere il nostro turno di entrata rimanendo all'ancora in un ancoraggio esterno.
- 2) Ci viene indicata una posizione di ancoraggio, trattasi della posizione 3 dell'area di ancoraggio a levante dell'imboccatura del porto di Banchinopoli, dalla posizione di ancoraggio indicata siamo alla distanza di 14 Miglia, la profondità in quel punto è di 25 metri; (Vedi nota 1)
- 3) Alle HHmm assumiamo una Pv conveniente per poter raggiungere la posizione di ancoraggio, in zona osserviamo un vento da NE della velocità di 18 Kts, le navi già in rada ed all'ancora sono tutte orientate più o meno per NE ;
- 4) Alle HHmm la nostra velocità è già ridotta a 18 Kts, siamo alla distanza di 8 miglia dalla posizione di ancoraggio, avendo già ottemperato a tutti gli obblighi tecnici relativi al rallentamento ed alla gestione delle temperature della MP, ordiniamo il Pronti in Macchina. Dopo aver ordinato il PIM possiamo cominciare a manovrare per ridurre ulteriormente la ns. velocità.
- 5) Alle HHmm la nave è a 6 miglia dal punto di fonda, nel contempo, per le manovre effettuate e per le varie prore assunte, la nostra nave si trova sul rilevamento congiungente nave → punto di ancoraggio, asse che risulta essere orientato per NE. Si procede governando per 045°, con la prora nella direzione di provenienza del vento, per poter giungere con la posizione della nostra ancora (verticale della cubia di sinistra) sul punto di ancoraggio ad una velocità compresa tra 1,5 e 2,5 Kts.
- 6) Alle HHmm siamo a circa 6 miglia dalla posizione di fonda che è dritta di prora, si invia il personale a prora per la manovra di ancoraggio. Attenzione, siamo nell'emisfero nord, getteremo l'ancora di sinistra (*).
- 7) Alle HHmm con Pv 045°, Velo 6 Kts., distanza radar 0.75/0.50 mg dalla posizione di ancoraggio, fermiamo la macchina procedendo per abbrivo, nel contempo, osservata l'assenza di swell e di rollio, si ordina all'Ufficiale a Prora di devirare la catena dell'ancora di sinistra appennellando l'ancora fino a circa un metro dall'acqua ! In questa fase, dopo aver appennellato l'ancora di Sinistra, viene lasciata la catena ingranata ed il freno ben stretto ! Ripeto, freno ben stretto !!
- 8) Alle HHmm giunti a due lunghezze di scafo dal punto di ancoraggio, si ordina all' Ufficiale a PRORA di sgranare la catena, avendo, prima di compiere questa manovra, battuto ben ancora ed ulteriormente il freno, rendendo così l'ancora pronta per essere gettata, ovvero affondata con tempestività nel momento in cui sarà dato l' ordine !!!!
- 9) Si continua a governare convenientemente per raggiungere il punto di ancoraggio.



Nota : In ogni caso, cosa comunque poco probabile, se l'abbrivo dovesse non essere sufficiente per portare la nave in posizione di ancoraggio con velocità tra 1.5 e 2.5 Kts o se la velocità risultasse troppo alta per intraprendere il *getto dell'ancora* in maniera sicura, nulla ci ostacolerà per operare un opportuno aggiustamento della manovra con l'utilizzo della motrice.

10) Dopo quanto attuato in precedenza, stiamo a velocità di 2.0 Kts, la macchina è ferma, la verticale passante per la cubia di sinistra è sul punto di ancoraggio indicato dalla stazione VTS di Banchinopoli, si da l'ordine : FONDO la Sinistra ! Si Fila la catena sino a 5 lunghezze all'acqua / 6 lunghezze al Barbotin. (**)

11) Appena dopo aver dato fondo ovvero gettato l'Ancora di Sinistra, con le modalità previste per una buona gestione della MP, si ordina : Indietro Molto Adagio/ Indietro Adagio/ Indietro Mezza ! Si attende inizialmente che la nave si fermi poi, si rimane in attesa che la nave si animi di moto indietro.

Quando la velocità all'indietro sarà di circa 1 nodo, riduciamo nei minimi tempi previsti l'andatura di macchina fino a fermare la MP.

12) Alle HHmm la catena è venuta bene in forza e successivamente ha reso, per questo siamo certi che l'Ancora ha ben fatto testa. Per sicurezza diamo ancora qualche colpo al freno e poniamo una filaccia di guardia per poter osservare eventuali cedimenti della catena fuori bordo !

Importantissimo : E' assolutamente sconsigliato assicurare la catena ingranandola e/o ponendo in essere sistemi di arresto tipo strozzatoi, castagne, barrotti o spinotti di blocco.

La catena deve essere solamente ben frenata ed in ogni momento assolutamente libera di poter essere "filata per occhio" in caso di bisogno o di necessità .

(*) Nell'emisfero nord con notevolissima prevalenza i venti ruotano in senso orario.

Nelle medie latitudini boreali le depressioni nel loro movimento da ponente verso levante, generano venti che ruotano in senso orario seguendo l'ordine qui di seguito indicato : Scirocco, Mezzogiorno, Libeccio, Ponente, Maestrale, Tramontana, Grecale e Levante !

A prova di ciò la Nave della MMI ovvero la porta-velivoli Giuseppe Garibaldi è dotata di un'ancora a Sinistra ed un'ancora al centro. Per la detta unità, costruita per operare nell'emisfero nord non fu ritenuto opportuno dotarla di un'ancora al lato di dritta. Anche altre tantissime navi da guerra italiane della seconda guerra mondiale avevano particolari caratteristiche. Esse erano dotate di due ancore a sinistra e di un'ancora a dritta . La più arretrata delle due ancore di sinistra veniva utilizzata per la manovra in porto, la più prodiera delle due veniva utilizzata per gli ancoraggi in mare aperto !

Nell'Emisfero Australe vige la regola perfettamente contraria ! Per questo in quel emisfero è conveniente dar fondo l'ancora di dritta ! I rischi per chi non opera seguendo questa semplice regoletta possono essere serissimi.

Qualche anno fa, nella rada di FLUSHING una nave nel salpare l'ancora di dritta, erroneamente usata, si trovò con l'ancora inforcata al tagliamare ! In quella condizione, alla nave in parola, fu negato il servizio di pilotaggio. I piloti ritennero la nave insicura per poter transitare nello Schelda con una sola ancora e l'operazione per ridare alla nave il giusto grado di SEAWORTHINESS produsse ritardi per il

tempo di tre intere giornate sull'itinerario e costi notevoli per l' " Off Hire" e per il pontone che fu chiamato ad operare per liberare l'ancora dal tagliamare !

(**) Ancoraggio sicuro

Calùmo in acqua = 3 volte il fondale + (aggiunta di lunghezze per velocità del vento come da specchietto di seguito)

Vento da 0 a 10 kts + 1 lunghezza

Vento da 10 a 20 Kts + 2 lunghezze

vento da 20 a 30 Kts + 3 lunghezze

vento da 30 a 40 Kts + 4 lunghezze

A giudizio di vecchi *maestri capitani*, con venti con velocità superiori a 35/38 nodi, specialmente se con la costa di poppa, non è conveniente rimanere all'ancora !

(Nota 1)

In rade appartenenti a porti sul mare aperto, specialmente se affacciati in un oceano, vedi Callao, Santos, Valparaiso, ed altri luoghi dove possono esserci cambiamenti repentini del tempo o l'arrivo di onde lunghe / alte oceaniche (Swell Douglas B), è consigliabile, specialmente con navi di lunghezza superiore ai 200 metri, di non dare fondo in acque ove si potrà giungere ad avere un "Clearance Under Keel" inferiore a 1,5 volte il massimo pescaggio della nave !

Latina, addì 12 Maggio 2008

Buon lavoro,

Com.te Sup CSLC Raffaele Minotauro

