

Tecnica di navigazione

Sapere usare il tender

Il tender è uno strumento molto importante a bordo che può risolvere molti problemi a condizione di saperlo usare

di Filippo Martinetti



◀ Articolo pubblicato per la collana "Didattica" il 23-6-2014
© riproduzione riservata

SVN
lavelanelweb

www.solovela.net



I tender con il motorino fuoribordo può essere, in molte occasioni, uno strumento particolarmente efficace in grado di risolvere problemi anche gravi a condizione che lo si sappia usare.

Portare un'ancora di rispetto lontana dalla barca per poter creare un calumo di emergenza, spingere la barca in caso questa non sia in grado di muoversi con mezzi propri a motore o a vela, assistere un ormeggio in condizioni di vento forte, sono tutti momenti in cui saper condurre bene il tender si può dimostrare molto importante.

Spingere e non trainare

La cosa fondamentale da avere presente quando si conduce un tender è che questo funziona bene nel momento in cui spinge qualcosa, e male, nel momento in cui la traina.

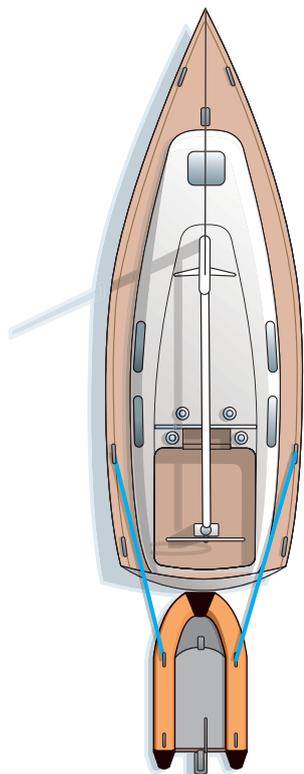
Se si prova a gettare tutta la cima dell'ancora di rispetto in acqua per poi trainarla con il tender verso il punto in cui si deve gettare l'ancora, il tender scatterà di lato e non ci sarà modo di avanzare, la stessa cosa accadrà se cercheremo di trainare una barca, il tender si sposterà di lato all'imbarcazione e questa rimarrà dove si trova.

In alto, l'uomo sul gommoncino sta stendendo un calumo di rispetto

Ancora di rispetto e cima a terra

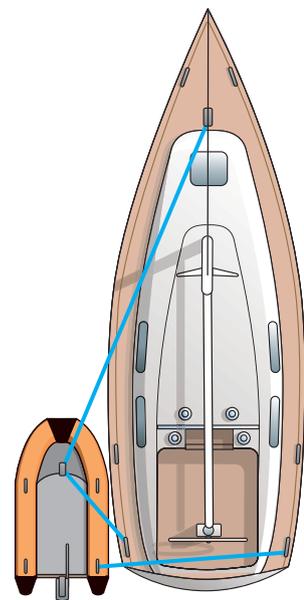
Se il vento rinforza e comincia a entrare nell'onda nella rada o nel porto dove ci si è riparati, le cose sono due, o si leva ancora e si prende il mare, o ci si assicura che l'ormeggio regga. Per decidere bisogna capire se l'ancora principale sta reggendo, per farlo, bisogna mettersi a prua e osservare la catena che scende in acqua. Se quando la prua si solleva sotto l'onda e la catena va in tiro questa rimane immobile, l'ancora sta tenendo bene, se, invece, l'ancora cede a scatti, significa che sta arando sul fondo e che bisogna intervenire. Nel caso si decida di rimanere in rada o all'ormeggio, bisognerà o rifare la manovra alzando l'ancora principale e dandola di nuovo, o stendere un secondo calumo. Per portare la seconda ancora alla distanza desiderata dalla barca senza muoverla, si deve caricare ancora, cima e catena sul tender. Prima di iniziare la manovra bisognerà assicurare una capo della cima a una bitta di prua della barca. A questo punto ci si muove con il tender verso il punto in cui si vuole dare l'ancora. È fondamentale che non si getti in acqua una grande quantità di cima pensando di poterla trainare verso l'obiettivo, il risultato di questo tentativo sarà che il tender si sposterà di lato senza avanzare. Bisogna, invece, filare la cima lentamente, via, via che il tender si muove verso il punto scelto





Spinta efficace

Il disegno di fianco descrive il sistema a nostro avviso più efficace per utilizzare il tender nel caso di avaria al motore ausiliario della barca. Appoggiando la prua del tender allo specchio di poppa della barca, e tesando due cime dalle galloce di poppa a due punti fissi sul gommoncino, si ottiene un'ottima spinta con discreta manovrabilità anche con motorini fuoribordo molto piccoli



Rimorchio laterale

Qui è schematizzato il sistema del rimorchio laterale. Si può adottare nel caso la poppa della barca abbia una conformazione che non consenta di appoggiare la prua del tender o nel caso in cui la barca abbia un timone appeso a poppa. La forza del rimorchio sostiene lo spring che va dalla prua del tender alla galloccia di sinistra. I due traversini ben tesati mantengono la posizione corretta del tender

per gettare l'ancora di rispetto, solo così il tender avrà la forza di avanzare in linea retta. Nel muoversi bisogna fare attenzione che la cima non vada mai in tiro, se ciò dovesse accadere, il tender scarterebbe di lato e se ne perderebbe il controllo.

Arrivati sul punto desiderato si mette in acqua l'ancora e si torna a bordo. Quando si sarà a bordo si recupererà la cima sino a stenderla. Per la cima a terra, il procedimento è lo stesso, solo che, con tutta probabilità l'operazione avverrà in condizioni meteo favorevoli e sarà più semplice.

Assistenza all'ormeggio

Gli ormeggiatori di un marina quando aiutano una barca a ormeggiare con il gommone, la spingono, non la trainano. Per fare in modo che una barca si sposti di lato, bisogna lavorare sulla prua o sulla poppa di questa a seconda del senso di rotazione che si vuole imprimere alla barca.

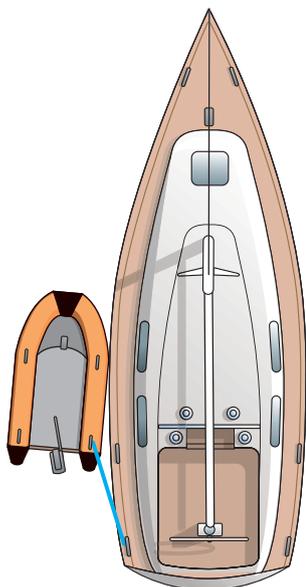
Quando si attacca la prua del tender alla barca per spingere, bisogna fare attenzione che questo sia perpendicolare allo scafo, in caso contrario, la prua scivolerà di lato non appena si darà gas.

Bisogna tenere presente che la barca è pesante e inizialmente stenterà a muoversi per poi accelerare, una volta che ha preso velocità ci vorrà molta potenza per fermarla, per questo, quando si spinge lateralmente una barca per aiutarla ad entrare nel suo posto, bisogna farlo senza dare troppa potenza al motorino del tender. In effetti il compito del tender dovrebbe essere quello di contrastare il vento laterale e tenere la prua della barca dritta, a far girare la barca da una parte o dall'altra per farla entrare nel posto barca ci dovrebbe pensare il suo timoniere.

Spingere la barca

Se bisogna muovere una barca che non ha più mezzi di propulsione lo si può fare con il tender. La teoria è sempre la stessa, spingere e non trainare. La manovra prevede che il tender abbia la prua



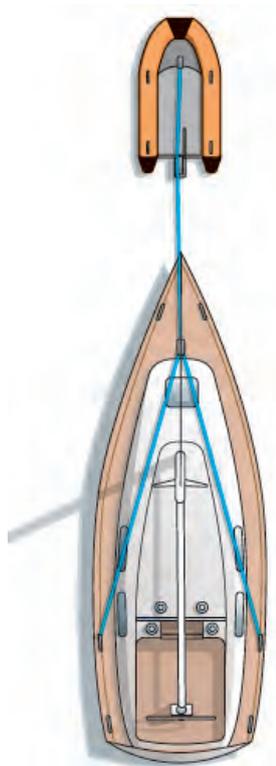


Rimorchio con una sola cima

È possibile rimorchiare una barca con il tender applicando una sola cima dalla poppa del tender a quella della barca ma, in questo caso, chi è nel tender deve spingere la prua di questo leggermente verso lo scafo della barca perché, così legato, la prua del tender tende ad andare di lato

poggiata al centro della poppa della barca e che ci siano due cime dalle maniglie centrali o posteriori del tender alle due galloccie di poppa della barca. Le cime devono avere la stessa tensione e quando sono in tiro il tender deve essere perpendicolare alla poppa della barca. Si deve levare la scaletta da bagno centrale che rischia, con le sue parti metalliche, di bucare il tender. A questo punto il tender riuscirà a spingere la barca anche se il suo motorino è molto piccolo: un 3 cavalli spinge un 12 metri di 7 tonnellate, mentre un 9 cavalli spinge un 20 metri di 25 tonnellate. L'importante che la spinta sia perpendicolare alla poppa.

Chi si trova sul tender non ha visuale e esegue gli ordini di chi sta al timone, la barca è diretta con il timone e chi è sul tender non deve accompagnare le manovre del timoniere con il motorino fuoribordo.



Traino

Il rimorchio di prua è possibile solo a condizione di avere un tender piuttosto grande e un motore potente. Per riuscire bisogna assicurare due cime alle bitte di poppa o di mezza nave della barca, queste mediante una gassa saranno legate ad una terza cima, quella di traino, che sarà assicurata al tender nella posizione più avanzata possibile. Disponendo di equipaggio, per evitare che la prua si alzi si dovranno mettere due persone all'estrema prua del tender. In questa configurazione si dovrebbe riuscire a muovere la barca anche se la riuscita del sistema non è garantita in quanto dipende molto dal peso e dalla potenza del tender e del suo motore

Rimorchio laterale

Ci sono situazioni in cui il tender non può spingere la barca a poppa: una plancetta metallica che sporge troppo, il timone sullo specchio di poppa. In questo caso si può spingere la barca tenendo il tender di fianco. Il sistema migliore per farlo è quello di bloccare il tender alla barca con tre cime: uno spring che dalla poppa della barca va alla prua del tender; una bavetta che dalla prua del tender va alla galloccia di prua della barca o, se c'è, a un golfare al centro del triangolo di prua e, infine, una cima che dalla maniglia, o dalla galloccia di poppa del tender, va alla galloccia di poppa della barca.

In questo modo a lavorare sarà lo spring. Anche in questo caso a dirigere la barca è il suo timoniere.

Un sistema più semplice è quello di mettere una sola cima dalla poppa del tender alla poppa della barca. In questo caso, però, è necessario che chi manovra il tender governi in modo da spingere la prua leggermente verso la barca. Se chi conduce il tender si distrae e lascia che il timone torni dritto, il tender scarterà di lato con la prua. ●





Gli articoli in evidenza



Programmi di gestione



Speciale Croazia



Nautitech 482



Liberare l'ancora



Uomo in mare



Cumolonembo



Cinque 40 piedi a confronto



Regolare la randa



Cima a terra



Eliche



Da chi comprare



Preparare l'ormeggio

Video - lezioni di vela: IO NAVIGO



IO NAVIGO 1
Come dare fonda in rada. Controllare la ruota, controllare la tenuta dell'ancora



IO NAVIGO 2
Ormeggio in porto di poppa e all'inglese



IO NAVIGO 3
Come preparare l'ormeggio. Posizionare i parabordi, preparare la cime

I numeri della rivista digitale



Annuario



SVN - 18



SVN - 17

Il video



IO NAVIGO - come addugliare una cima

Filo Diretto Elan



Tutto quello che c'è da sapere su uno dei cantieri più innovativi oggi presenti sul mercato. Le gamme, i modelli, la storia, tutte le pubblicazioni, i fuori produzione e la possibilità di chiedere un preventivo o una prova di una barca



un network con 6
media digitali in
sinergia tra loro

notizie - video - articoli - prove in mare - newsletter - grandi eventi - regate - speciali - servizi - usato - notizie

il 1° media di vela in Italia

Roma - Sanremo - Malta - Pantelleria - Watford - La Rochelle
una redazione interamente virtuale

www.solovela.net