



# Manuale dell'Armatore



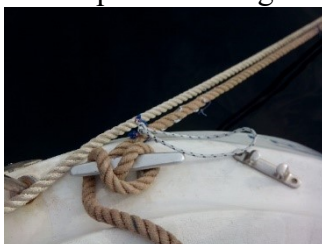
Publicazione 2020

**LEGA NAVALE ITALIANA**

.....“Il buon marinaio si conosce nelle tempeste.”



- Mantenere chiuso il cancello ingresso Pontile, in quanto lo stesso è riservato soli ai soci della LNI.
- Il collegamento elettrico alle colonnine va fatto esclusivamente solo in presenza dell'armatore. Si tenga la 220 volt della banchina allacciata alla barca lo stretto necessario. Quando si finisce di usarla, non è sufficiente staccare l'interruttore, occorre levare il cavo, perché è quello che innesca le correnti galvaniche o rende la barca vittima delle correnti vaganti è il collegamento a terra delle diverse colonnine. Si ponga sempre un anodo al termine di una treccia di rame con guaina isolante che costituisce la messa a massa. Inoltre fate in modo che non vi sia nessuna fonte di ricarica delle batterie in azione durante l'assenza dell'armatore e/o equipaggio, in alternativa dotatevi di alimentatori/carica batterie del tipo elettronico di ultima generazione, per il controllo della carica e temperatura delle batterie.
- Nel prelevare l'acqua dalla colonnina, evitare sprechi inefficaci e inutili di acqua.
- Riscontrando anomalie sul pontile comunicarle in segreteria e/o responsabile pontile, se si teme per la sicurezza delle barche / persone intervenire con efficacia, chiamare altri armatori per farsi aiutare.
- **Ormeggio:** In caso di eventi meteorologici estremi proteggere a dovere la barca nel marina può salvarla dalla furia di onde e vento. Un rapporto Usa stima che la metà delle barche in banchina gravemente danneggiate da una tempesta avrebbero potuto evitarlo se fossero state assicurate meglio: con cime più lunghe, resistenti, disposte in modo adeguato e protette da sfregamenti. Nell'ormeggio “da tempesta”, suggeriscono gli esperti, la barca deve assomigliare a un ragno sospeso al centro di una grande rete, questo gli consentirà di sollevarsi in presenza di onda e di “rimbalzare” sotto i colpi del vento, ma restando sempre in posizione. Controllare sempre l'usura delle cime di prua e/o poppa, in modo particolare le cime di poppa devono essere proporzionate alla barca, le cime di prua sono personalizzate con fascetta serrafilo di colore diverso dalle barche vicino, in modo da non confondere le cime con quelle del vicino. \*\*\*
- Per le cime di prua perse in acqua, il costo del sub va addebitato all'armatore dalle barca, si consiglia di creare un circuito di collegamento tra tutte le cime di ormeggio (prua e poppa), in modo che se una cade in acqua viene comunque ripresa.
- Si consiglia di usare un gavitello a norma, da mettere a prua di ogni imbarcazione, in modo da legare insieme le due cime di prua e le due di poppa, formando un circuito chiuso. (per le barche che stanno sul lato sud mettere in gavitello a sinistra delle stesse, per le barche che stanno sul lato nord mettere il gavitello a destra).
- La distanza tra le due cime di ormeggio a poppa della barca e installate sul pontile non deve assolutamente superare la larghezza max (Baglio) della barca di riferimento, se non per problemi dovuti alla disposizione degli anelli basculanti fissati all'anello saldato sul pontile.



Sulle barbette / proresi si possono installare delle cimette con giusta gassa d'amante per avere un ormeggio facile momentaneo.



- Per ogni barca si consiglia di installare almeno quattro parabordi di adeguate dimensioni su ogni murata della barca, per le barche di

**LEGA NAVALE ITALIANA - Sezione di Torre del Greco via Spiaggia del Porto n. 9 - 80059 Torre del Greco (NA)**  
Tel / Fax 0818814527 – 3334246503 [torredelgreco@leganavale.it](mailto:torredelgreco@leganavale.it) [www.leganavale.it/torredelgreco](http://www.leganavale.it/torredelgreco)

Latitudine:40.47.243 N Longitudine:14.21.657 E

Base Nautica

Molo di Ponente – ultimo Pontile

dimensione superiore ai nove metri, installare almeno cinque parabordi per lato.

- L'installazione dei parabordi deve essere fatta in modo che gli stessi non devono alzarsi superando le draglie. (le cime dei parabordi devono passare per la base dei candelieri e/o foro della falchetta, proseguendo infine il fissaggio sulla draglia e/o testa del candeliere; mettere una cimetta di rispetto sull'altro lato del parabordo, in modo da non perderlo se si rompe quella principale).



Il parabordo in basso ha una doppia cima, una principale in alto, mentre sul gancio inferiore del parabordo è installata una cima di rispetto con diametro minore.



- Le eventuali scalette che servono per salire sulle barche non devono in nessun modo intralciare il normale passaggio sul pontile dei soci.
- Ogni armatore deve informarsi con qualsiasi mezzo sulle previsioni meteorologiche e provvedere diligentemente a mettere in sicurezza la propria barca, onde evitare danni alle barche vicine e a se stessi.
- Dare tutti i recapiti telefonici fissi e mobili, e mail, in modo particolare memorizzare sul proprio cellulare il numero della Ditta di guardiania, della sede Sociale e dei consiglieri del CDA.
- Alcune raccomandazioni sulle linee d'ormeggio: **angoli**. Ai fini della maggiore tenuta è opportuno che tra la galloccia e l'eventuale passacavo in coperta, l'angolo della linea d'ormeggio non sia superiore ai 30 gradi; **impiombature**. Eventuali linee d'ormeggio che terminano con gasse impiombate dovrebbero essere dotate di protezione per incrementarne la tenuta (nella foto); **lunghezza**. Le linee d'ormeggio dovrebbero essere lunghe abbastanza da poter lavorare senza impedimenti anche in caso di variazioni di fondale. **Mai al winch!** Il verricello è uno strumento che non deve essere sottoposto continuamente, giorno e notte, alla trazione della linea d'ormeggio. Se occorre meglio installare una bitta in più che logorare il prezioso winch. **Spring**. L'aggiunta di spring riduce il movimento dello scafo e distribuendo il carico, previene l'usura delle linee d'ormeggio.
- **Bandiere / Guidone**: la bandiera nazionale deve essere sempre in buono stato e non deve toccare, come a volte invece accade, la superficie del mare o peggio quella della banchina. Per conservarla adeguatamente bisognerebbe ritirarla dopo il tramonto, piegarla, riporla sottocoperta per poi alzarla di nuovo all'alba; è scorretto arrotolarla attorno all'asta o al paterazzo e qui lasciarla sino alla mattina dopo. Oltre alla bandiera nazionale vi sono altre bandiere o drappi che possono essere alzati.
- Uno che non dovrebbe mai mancare è il guidone del circolo di appartenenza dell'armatore. In acque nazionali andrebbe esposto a dritta dell'albero maestro, mentre se si è all'estero, e a dritta bisogna esporre la bandiera di cortesia (cioè la bandiera nazionale del paese di cui si è ospiti), il guidone sociale andrà posizionato a sinistra. Per salutarsi quando ci si incrocia per mare è il guidone la bandiera da ammainare e non come molti ritengono la bandiera nazionale.



\*\*\* Visto che in molti casi sarà inevitabile usare bitte o galloccie di barche vicine, sarebbe meglio studiare questa disposizione "difensiva" insieme con gli altri armatori. Le cime devono essere di diametro adeguato, se si prevede tempesta sarebbe addirittura meglio averne un set maggiorato (un po' come accade per l'ancora di speranza). In ogni caso per il rinforzo non devono essere impiegati scarti di altri cavi. Uno studio sulle cime di ormeggio condotto dal periodico statunitense Practical Sailor ha dimostrato infatti come già dopo alcune stagioni queste avessero perso tra il 49 e il 75 per cento della loro tenuta originale. Sporczia, salsedine, raggi Uv e ripetuti allungamenti distruggono infatti i polimeri di rivestimento delle fibre rendendole più vulnerabili.

È importante anche prevenire gli effetti del loro sfregamento; quello generato dal rinvio in un passacavo può raggiungere temperature da fusione e l'uso dei tubi di plastica per attenuare l'attrito può perfino peggiorare la situazione, perché impedisce all'acqua di raffreddare le fibre. L'ideale, da questo punto di vista, sarebbe avere una linea realizzata con cime doppie: in poliestere (dacron) dalla bitta fino oltre il passacavo in falchetta e in nylon nel restante tratto fino alla banchina, in questo modo si potrebbe sfruttare la resistenza allo sfregamento del primo materiale e l'elasticità del secondo.

È fondamentale poi valutare la resistenza di galloccie e bitte in coperta, spesso nelle barche più recenti sottodimensionate. I preparativi "anti tempesta" in fondo possono anche essere un'occasione per adeguarle al loro fondamentale compito: trattenere l'intera barca. Bisogna comunque evitare di mettere troppe cime sulla stessa bitta, anche se giudicata molto resistente: non più di due e disposte in modo che la trazione non sia perpendicolare alla base, per evitare che possano essere divelte.

Prioritario è poi ridurre ogni resistenza al vento. Non sempre si tiene conto che quando la velocità del vento raddoppia, la sua forza effettiva quadruplica. In altre parole, i danni che provoca aumentano molto più velocemente della sua velocità. Tendalini, zattera di salvataggio, tender, gruette e tutto ciò di mobile che c'è in coperta va smontato e messo al sicuro. Prima di tutto le vele. Non solo la randa, ma anche quelle avvolgibili a prua devono essere rimosse, anche se ben serrate sono le prime a essere danneggiate in caso di vento forte. Le drizze vanno portate in testa d'albero e fissate a una sola cima rinviate in falchetta per poterle poi recuperare. Tra tante cose alle quali provvedere, in previsione di una burrasca, ce n'è però una, fondamentale, da non fare mai. Restare a bordo con l'idea di potere essere utili a qualcosa. A Rapallo nel 2018 più di un armatore ha rischiato la vita per cercare di rinforzare gli ormeggi in piena tempesta. Se si è evitata la tragedia è grazie al coraggio dei Vigili del Fuoco che sono riusciti a recuperare tutti in extremis. In fondo la barca può sempre essere sostituita, noi no.

....."Il vento e le onde sono sempre a favore dei navigatori più esperti."

Torre del Greco :18/03/2020

**LEGA NAVALE ITALIANA - Sezione di Torre del Greco via Spiaggia del Porto n. 9 - 80059 Torre del Greco (NA)**  
Tel / Fax 0818814527 – 3334246503 [torredelgreco@leganavale.it](mailto:torredelgreco@leganavale.it) [www.leganavale.it/torredelgreco](http://www.leganavale.it/torredelgreco)

Latitudine:40.47.243 N Longitudine:14.21.657 E

Base Nautica

Molo di Ponente – ultimo Pontile

