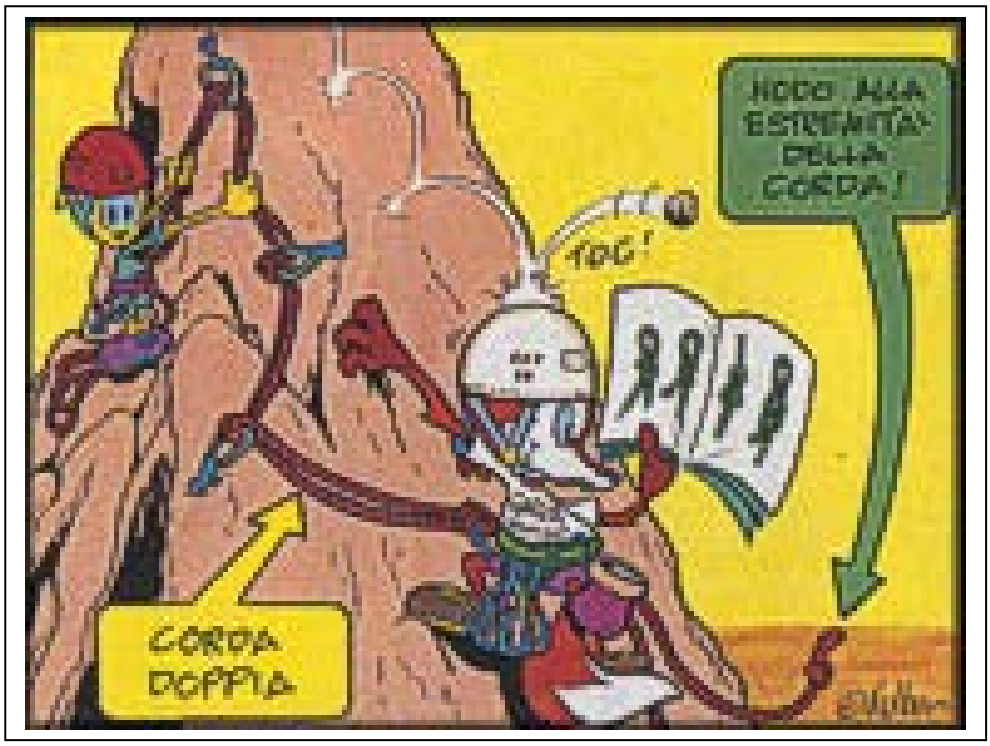
CLUB ALPINO ITALIANO

SEZIONE UGET – TORINO

SCUOLA DI ALPINISMO “ALBERTO GROSSO”



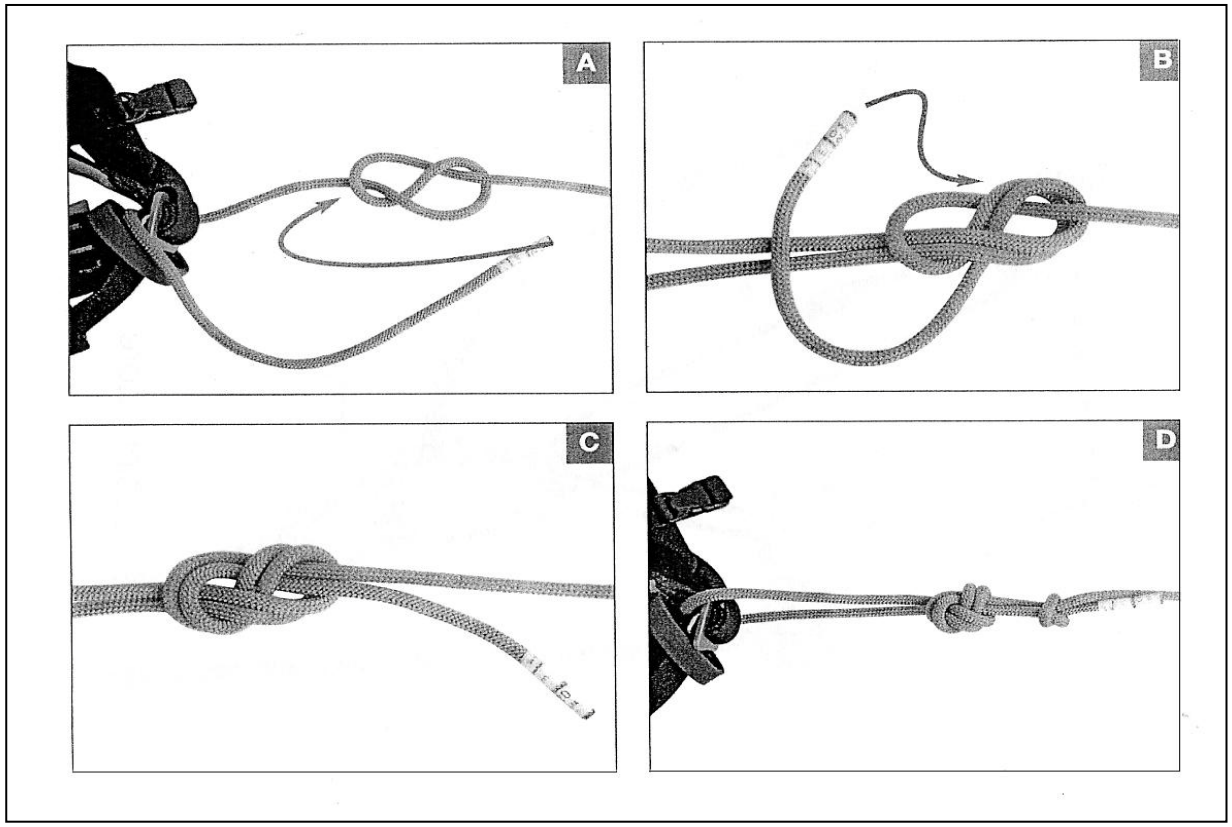
NODI PRINCIPALI IN ALPINISMO

NODI

Segue ora un promemoria dei principali nodi in uso in alpinismo e della loro costruzione

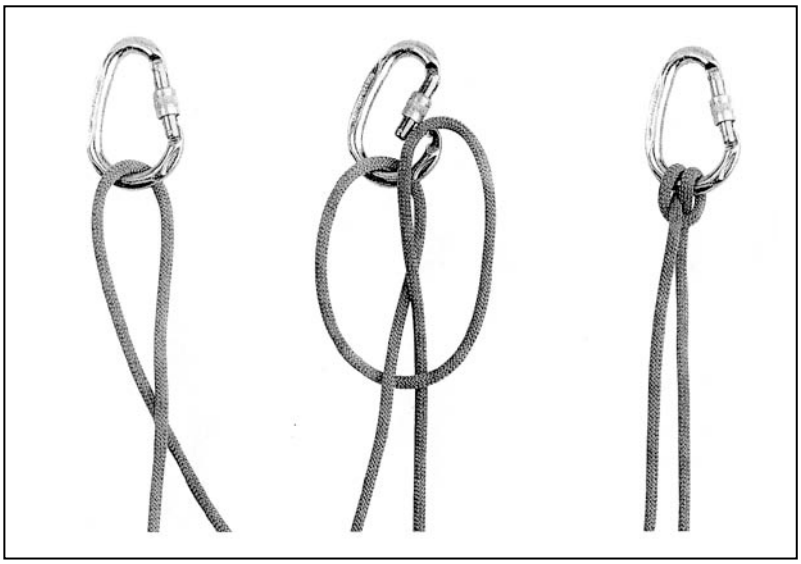
Nodo delle guide con frizione:

Il nodo delle guide con frizione, nella versione "ritornata", (nodo ad otto ripassato) è quello che si usa per legarsi la corda di cordata all'imbragatura.



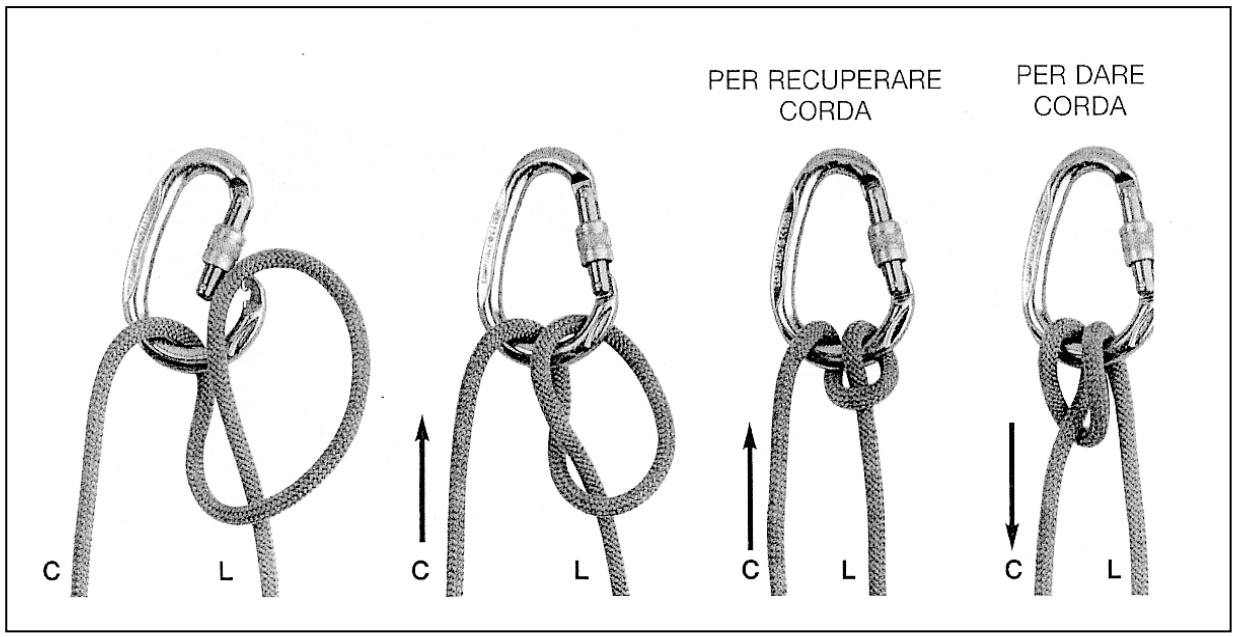
Nodo barcaiolo:

Il nodo barcaiolo è usato per l'autoassicurazione all'arrivo in sosta. Esso permette una rapida regolazione della distanza dell'assicurazione dall'ancoraggio senza doversi scollegare del tutto.



Nodo mezzo barcaiolo:

Il nodo mezzo barcaiolo è usato come freno. Con esso è possibile controllare una calata, oppure realizzare una assicurazione dinamica su ancoraggio fisso. Il nodo va eseguito sul capo libero "**L**" in modo da poter immediatamente recuperale la corda del capo carico "**C**".

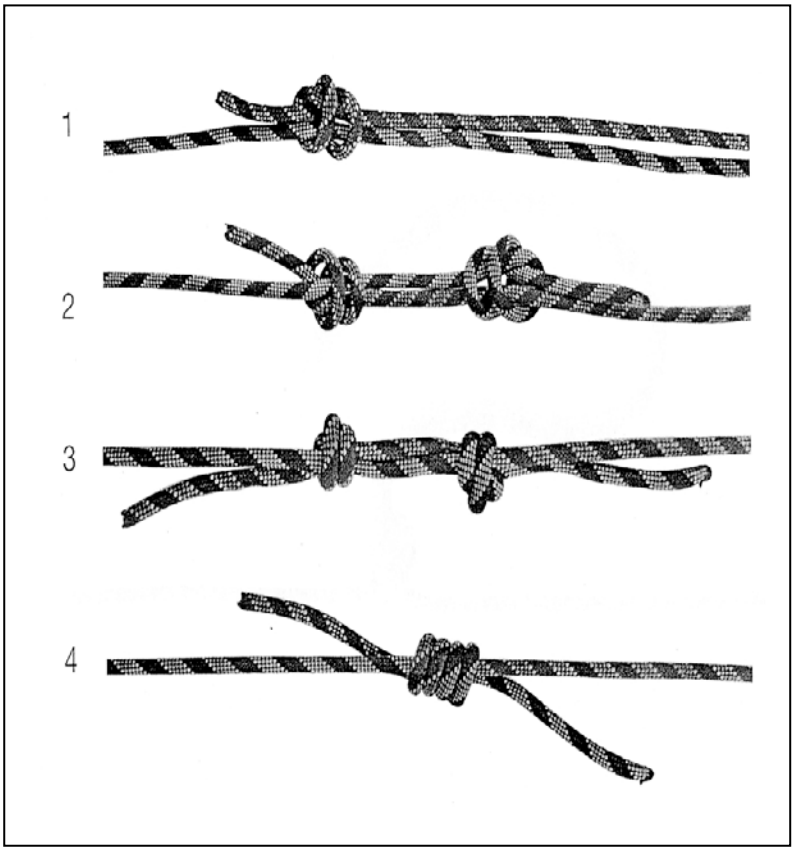


Nodo doppio inglese:

Il nodo doppio inglese serve per unire due corde oppure i due capi di una stessa corda per formare degli anelli.

Funziona bene anche con corde di diametro diverso.

E' particolarmente indicato per unire cordini in kevlar o dyneema, nel qual caso occorre eseguirlo con tre spire anziché con due per evitare che si possa sciogliere a causa dello scorrimento della guaina.

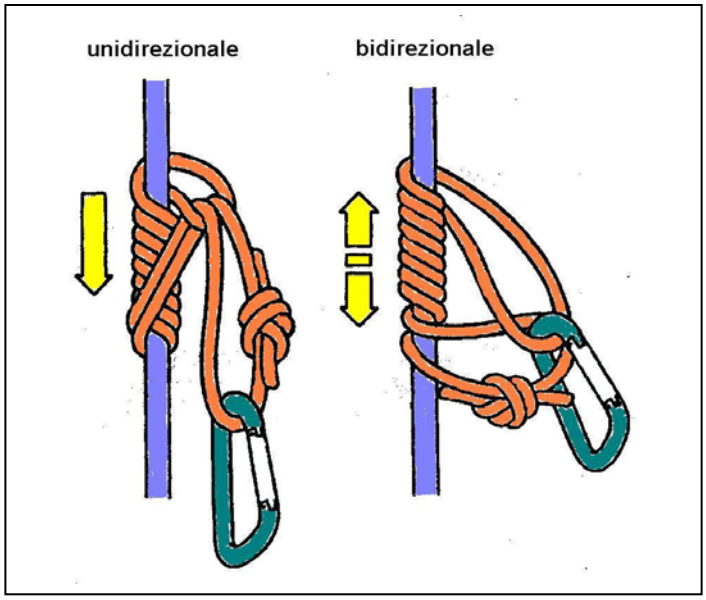


Nodo machard:

Il nodo machard con moschettone è autobloccante in entrambe le direzioni.

Può essere eseguito anche in modo unidirezionale.

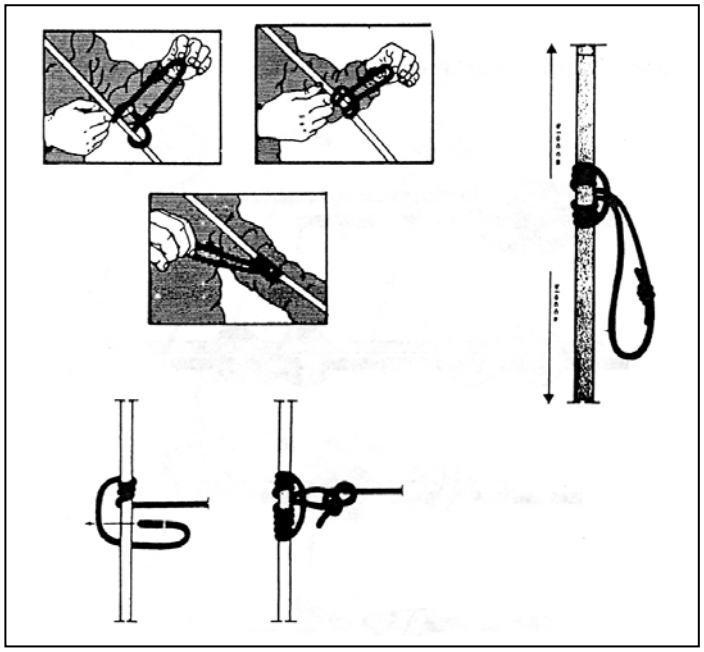
Per la sua facilità di sbloccamento è quello che si usa come autoassicurazione nella discesa in corda doppia.



Nodo prusik:

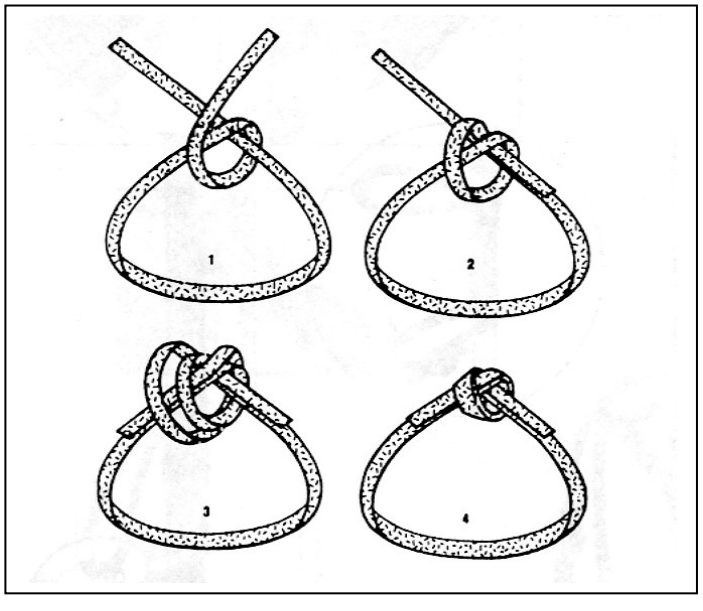
Il nodo prusik è un nodo autobloccante in entrambe le direzioni. Va eseguito con un cordino di diametro leggermente inferiore a quello della corda principale.

Se sottoposto a forte trazione tende un po' a strozzarsi rendendo difficoltoso il suo scioglimento.



Nodo delle fettucce:

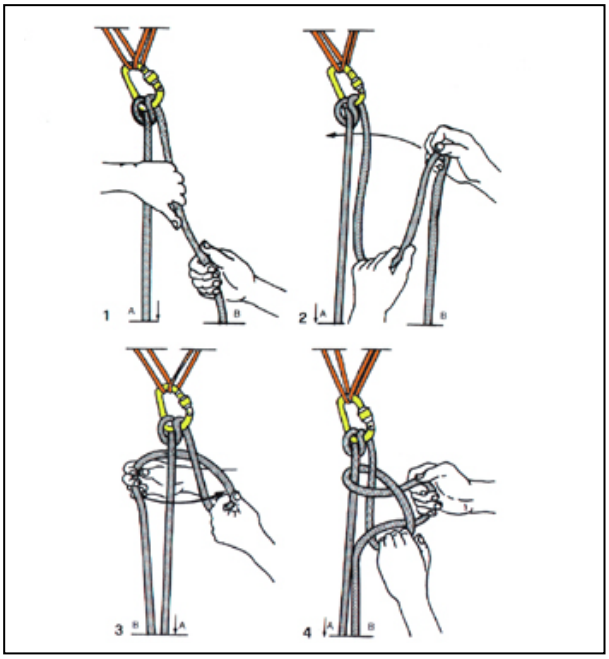
Il nodo delle fettucce serve per formare anelli di fettuccia o di cordino.



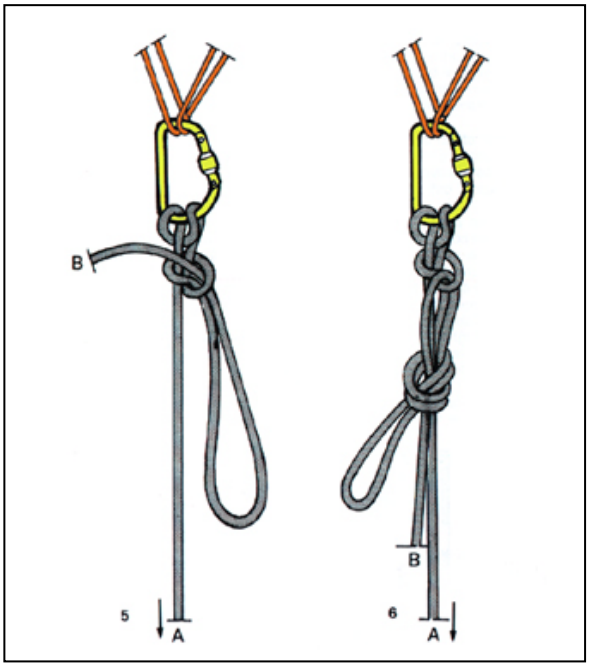
Asola di bloccaggio:

E' indispensabile saper eseguire alla perfezione e senza esitazioni l'asola di bloccaggio. Essa ci permette di bloccare permanentemente lo scorrimento di una corda anche se è in tensione. In questo modo avremo entrambe le mani libere e potremo organizzare una eventuale manovra di soccorso.

Asola



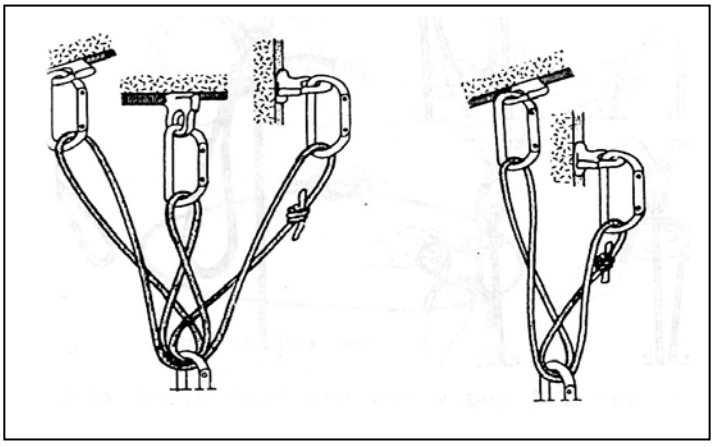
Controasola



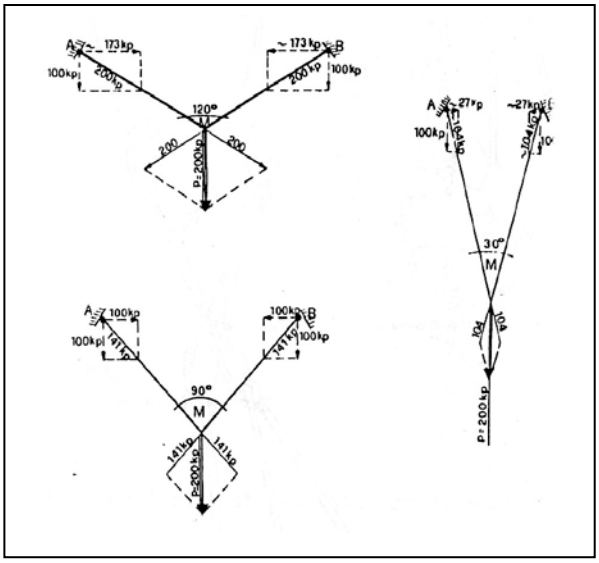
ATTREZZAMENTO DELLA SOSTA

La sosta costituisce il punto chiave della catena di sicurezza, dalla sua tenuta dipende l'incolumità della cordata, Per questo motivo deve essere attrezzata su almeno due ancoraggi. I cordini di collegamento tra gli ancoraggi devono avere un diametro di almeno 8 mm se di nylon; oppure si può usare un cordino in Kevlar.

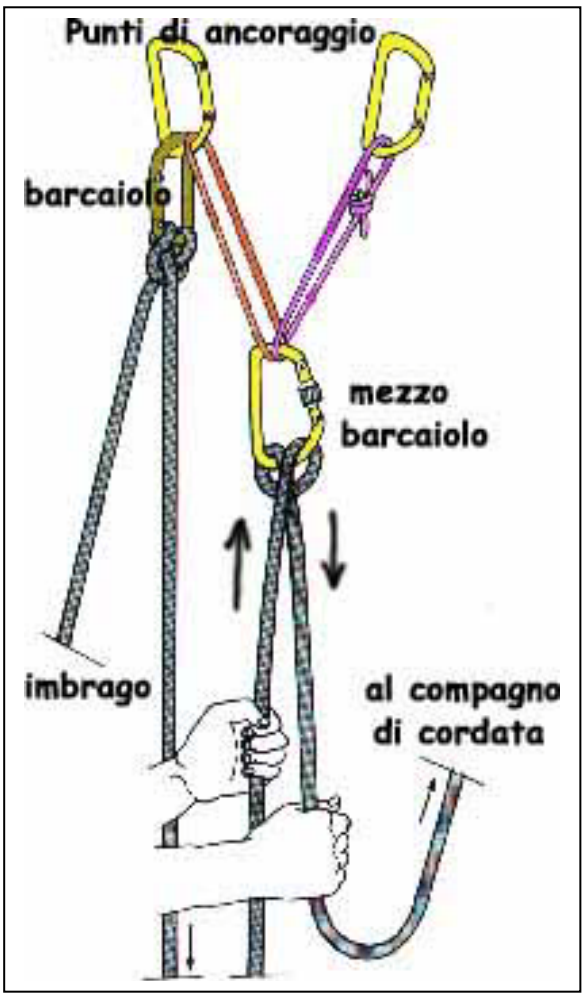
Fra cordino e ancoraggio deve sempre essere frapposto un moschettone a ghiera. Si noti il particolare modo in cui il cordino è connesso con il moschettone sul quale si eseguirà l'assicurazione.

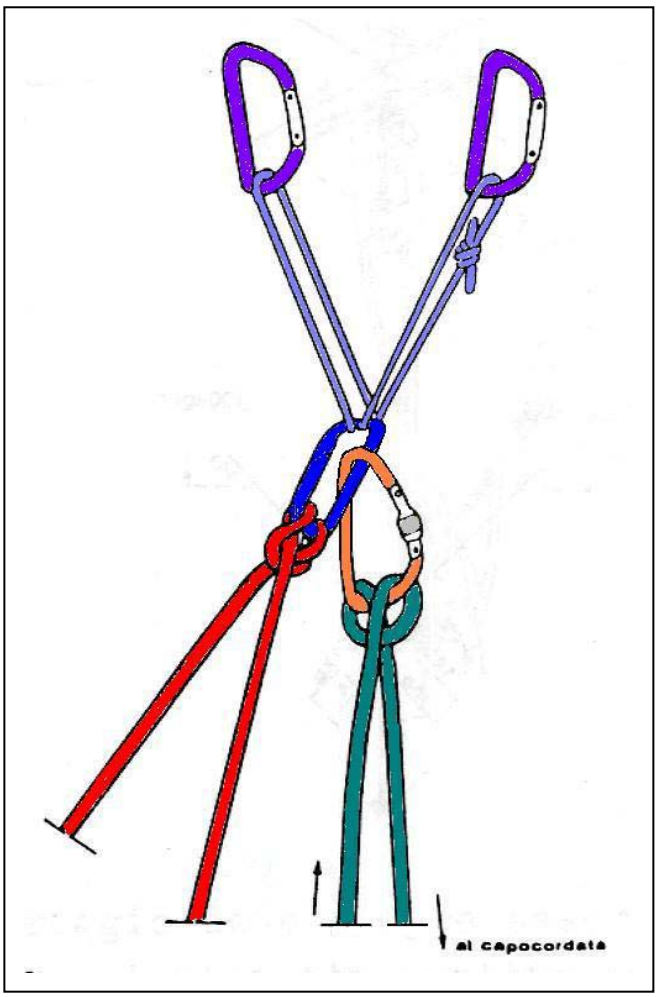


L’ angolo risultante deve essere piu piccolo possibile per ottenere una distribuzione ottimale del carico sugli ancoraggi. Nel caso in cui il cordino che unisce due ancoraggi, formasse un angolo troppo ampio aumenterebbe la componente di forza diretta verso l’interno della sosta che portebbe ad un aumento del carico sugli ancoraggi.



Onde evitare situazioni pericolose, nel caso in cui gli ancoraggi fossero forzatamente distanti tra loro, occorre disporre di un cordino sufficientemente lungo



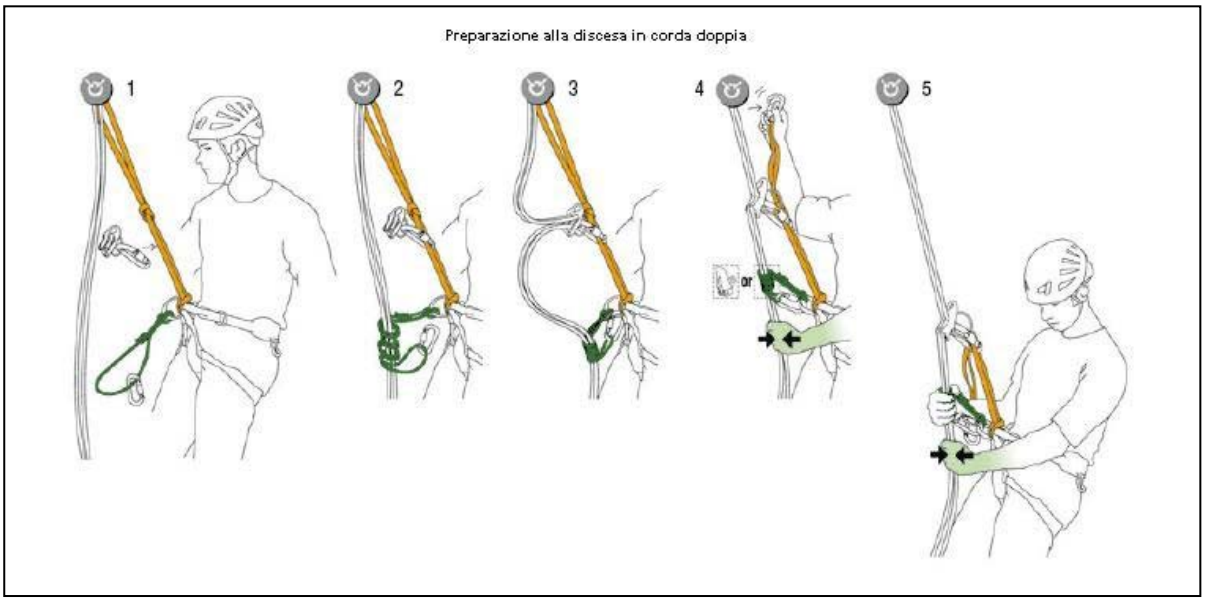


Assicurazine dinamica al primo di cordata con mezzo barcaiolo (fig. a sinistra). Si può anche predisporre l’autoassicurazione nel fulcro della sosta (fig. a destra), usando l’accortezza di sistemarla nel moschettone utilizzato per l’assicurazione dinamica.

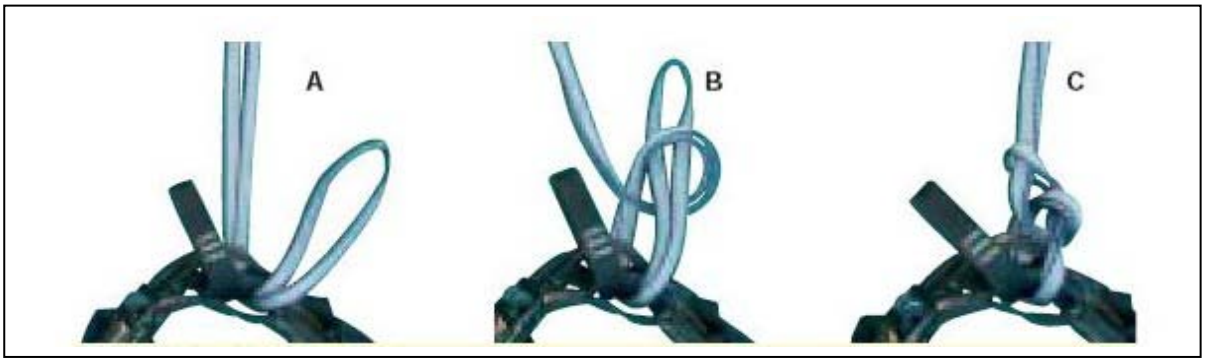
DISCESE IN CORDA DOPPIA

La corda doppia si deve attrezzare sempre su sosta fissa con almeno due ancoraggi; o su ancoraggi naturali quali alberi, spuntoni rocciosi o un fittone metallici sufficientemente sicuri.

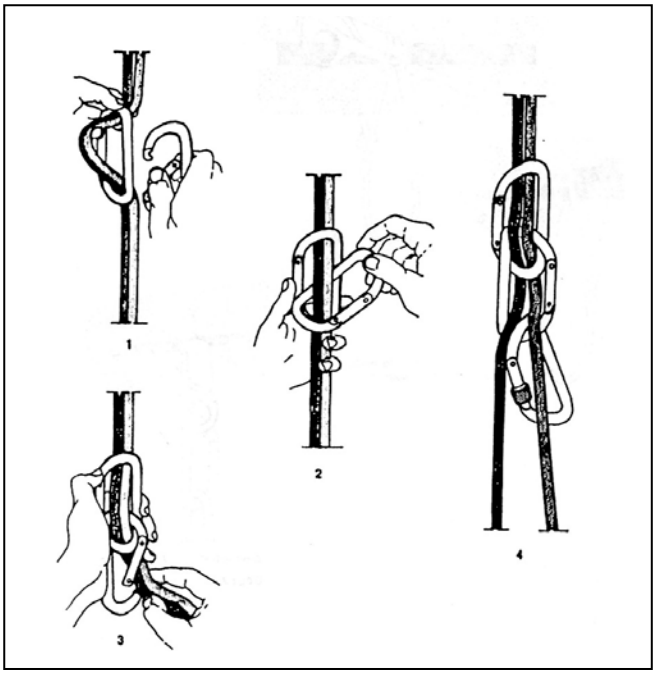
Nella calata a corda doppia il nodo autobloccante va eseguito a valle del sistema frenante e sufficientemente vicino al corpo, in modo che non possa raggiungere accidentalmente il freno causandone il malfunzionamento.

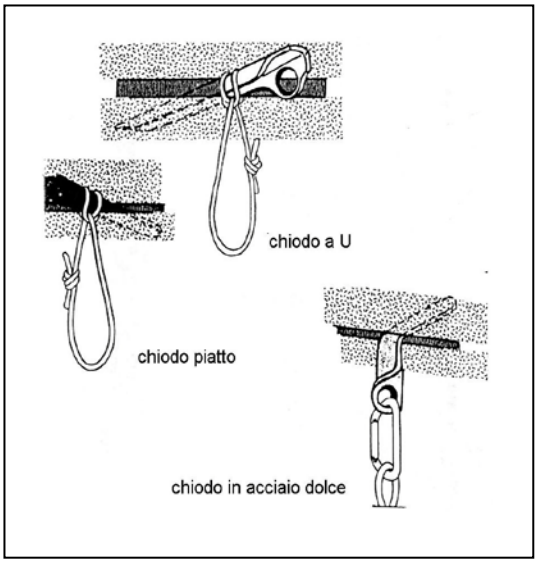


Collegamento della longe all’imbraco con anello di fettuccia



Sull’anello chiuso di fettuccia, a poca distanza dall’imbraco, va realizzato un nodo semplice o ad otto ricordandosi di lasciare un’asola sfalsata, sulla quale andrà inserito un moschettone a ghiera collegato al discensore. Sull’asola terminale andrà fissato con un nodo barcaiolo, un moschettone a ghiera per l’autoassicurazione alla sosta. Nella corretta posizione di calata la longe del discensore non deve superare i 40 cm in modo che il discensore si posizioni all’altezza degli occhi.



Quando la profondità e la dimensione della fessura non consentono di piantare a fondo il chiodo, per evitare che la parte sporgente si comporti come una leva è possibile ripiegarlo (se di acciaio dolce) oppure eseguire, con un cordino, un nodo barcaiolo direttamente sulla leva filo della roccia.

In mancanza di un discensore si può costruire un ottimo freno con due moschettoni. Per ragioni di sicurezza i moschettoni devono essere posizionati con le leve dito entrambe verso l'esterno e le aperture contrapposte.