

Tabella Domande e Risposte

ID	Question	Answer
1	Lo scafo di un'unità navale a vela è la parte immersa della deriva.	F
2	Lo scafo di un'unità a vela è la struttura galleggiante e portante della stessa.	V
3	La presenza del bulbo zavorrato in un'unità navale a vela ha la funzione di fornire alla stessa una maggiore stabilità per contrastare le azioni esterne (vento).	V
4	La presenza del bulbo zavorrato in un'unità navale a vela ha la funzione di offrire alla stessa una maggior penetrazione alla prua, tale da farle raggiungere velocità più elevate.	F
5	La vela si orienta in relazione al flusso del vento.	V
6	Per andatura si intende la direzione verso cui la stessa procede rispetto alla direzione di provenienza del vento.	V
7	Per andatura si intende la velocità raggiunta dall'unità navale a vela rispetto alla direzione di provenienza del vento	F
8	Quando l'unità a vela si muove a favore di vento, il vento apparente equivale alla differenza tra il vento reale e quello di velocità dell'unità navale stessa.	V
9	Quando l'unità a vela si muove a favore di vento, il vento apparente, corrisponde alla somma tra il vento reale e quello di velocità dell'unità navale	F
10	Quando l'unità a vela si muove controvento, il vento apparente corrisponde alla somma tra il vento reale e quello di velocità dell'unità navale.	V
11	Quando l'unità a vela si muove controvento, il vento apparente è pari al vento di velocità dell'unità navale stessa.	F
12	Durante la navigazione di una unità a vela, il vento apparente è sempre orientato più a prora rispetto al vento reale.	V
13	Durante la navigazione di una unità a vela, il vento apparente, è sempre orientato ortogonalmente rispetto al vento reale.	F
14	Durante la navigazione a vela, il vento apparente ha un'intensità tanto maggiore quanto più l'unità navale procede verso la direzione da cui proviene il vento.	V
15	Durante la navigazione di una navale a vela, il vento apparente ha un'intensità tanto maggiore quanto più l'unità navale si discosta dalla direzione da cui proviene il vento.	F
16	Per andatura di "bolina" si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 135° rispetto alla direzione del vento reale.	F
17	Per andatura al "traverso" si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 45° rispetto alla direzione del vento reale.	F
18	Per andatura di lasco si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 45° rispetto alla direzione del vento reale.	F

ID	Question	Answer
19	Per andatura di poppa si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 90° rispetto alla direzione del vento reale.	F
20	Procedendo di bolina, la velocità avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta superiore rispetto a quella reale.	V
21	Procedendo di bolina, la velocità avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta inferiore rispetto a quella reale.	F
22	Procedendo di poppa, la velocità avvertita dell'unità a vela sembra minore perché l'intensità del vento percepita risulta inferiore rispetto a quella reale.	V
23	Procedendo di poppa, la velocità avvertita dell'unità navale a vela sembra minore perché l'intensità del vento percepita risulta superiore rispetto a quella reale.	F
24	Per "settore di bordeggiamento", o "angolo morto", si intende quel settore controvento entro il quale una unità a vela non può indirizzare la sua prua per mancanza di portanza delle vele.	V
25	Per "settore di bordeggiamento", o "angolo morto", si intende quel settore entro il quale una unità a vela può navigare al fine di aumentare la velocità per raggiungere una determinata destinazione.	F
26	Un temporaneo aumento dell'intensità del vento reale (raffica) comporta una favorevole variazione della direzione del vento apparente per assumere un migliore angolo di bolina.	V
27	Una temporanea attenuazione dell'intensità del vento reale comporta una favorevole variazione della direzione del vento apparente per assumere un migliore angolo di bolina.	F
28	L'angolo di incidenza risulta essere l'angolo formato tra la direzione del vento apparente e quella verso cui è orientata la vela.	V
29	Il centro velico risulta essere il punto di applicazione della forza del vento apparente sulle vele e sull'opera morta.	F
30	Il centro di deriva risulta essere il centro geometrico della superficie di deriva posto sotto la chiglia dell'unità a vela.	F
31	Il centro velico e il centro di deriva si influenzano tra loro generando effetti che sono individuabili e prevedibili per ogni unità a vela.	V
32	In condizioni di timone al centro, quando il centro velico è allineato con il centro di deriva, l'unità a vela si definisce "neutra" (né poggiera né orziera).	V
33	In condizioni di timone al centro, quando il centro velico è allineato con il centro di deriva, l'unità a vela si avvicina alla direzione del vento (orziera).	F
34	La posizione del centro velico nelle unità a vela dipende dalla superficie e dalla forma delle vele, dalla reciproca influenza tra le vele bordate e dalla messa a punto dell'attrezzatura.	V
35	Per "planata" si intende lo stato in cui viene a trovarsi l'unità a vela navigando in condizioni di equilibrio dinamico sulla cresta dell'onda generata dal suo medesimo avanzamento.	V
36	La "messa a segno" delle vele è generata dal vento apparente durante la navigazione.	V

ID	Question	Answer
37	La pressione esercitata dal vento sulle vele dipende dall'angolo di incidenza.	V
38	La pressione esercitata dal vento sulle vele dipende esclusivamente dal valore della prora assunta dall'unità.	F
39	La forza di scarroccio risulta perpendicolare all'asse longitudinale dell'unità a vela.	V
40	La forza di propulsione risulta perpendicolare all'asse longitudinale dell'unità a vela.	F
41	l'albero di un'unità a vela inclinato verso poppa rende la stessa tendenzialmente orziera.	V
42	L'albero di un'unità a vela inclinato verso prua rende la stessa tendenzialmente poggiera.	V
43	La funzione delle stecche poste sulla randa è quella di conservare inalterata la forma della vela in qualsiasi condizione meteo-marina.	V
44	La funzione delle stecche poste sulla randa è quella di garantire l'ottimale indicazione della direzione del vento sulla vela?	F
45	Con riguardo alla teoria della vela, il multiscafo ha una maggiore stabilità.	V
46	Il bulbo zavorrato di un'unità a vela fornisce maggiore stabilità per contrastare l'azione esterna del vento.	V
47	La stabilità di un'imbarcazione a vela è assicurata dal bulbo zavorrato.	V
48	La vela tende, per sua natura, ad assumere una posizione neutra di 45° rispetto al flusso del vento e a ricevere una spinta in tale direzione.	F
49	Per andatura si intende la direzione verso cui procede un'unità a vela rispetto alla direzione di provenienza del vento.	V
50	Si chiama "bolina" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 45° rispetto alla direzione del vento reale.	V
51	Si chiama "lasco" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 135° rispetto alla direzione del vento reale.	V
52	Si chiama "traverso" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 90° rispetto alla direzione del vento reale.	V
53	Si chiama "lasco" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 90° rispetto alla direzione del vento reale.	F
54	Si chiama "poppa" o "fil di ruota" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 180° rispetto alla direzione del vento reale.	V
55	Procedendo di bolina, a bordo il vento percepito risulta d'intensità superiore a quella reale.	V
56	Procedendo di poppa la velocità avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta superiore rispetto a quella reale.	F
57	Il settore di bordeggiamento è la zona dello scafo di un'unità navale a vela che concorre a fornire la spinta velica e quindi ad incrementare la velocità della stessa in funzione della direzione del vento.	F

ID	Question	Answer
58	Si intende per lato sottovento , la superficie sopravvento della vela che è sottoposta a una depressione.	F
59	Il centro velico è il punto di applicazione della risultante delle forze dovute all'azione del vento sulle vele.	V
60	E' il centro velico il punto di applicazione delle forza idrodinamica sullo scafo dovuta allo scarroccio.	F
61	Il centro di deriva è il centro dello scafo a vela di piccole dimensioni.	F
62	Il centro di deriva è il punto di applicazione della resistenza laterale che si oppone alle forze idrodinamiche esercitate sull'opera viva.	V
63	Il centro velico e il centro di deriva servono per determinare il punto nave a vela.	F
64	In condizioni di timone neutro (al centro), quando il centro velico è collocato a proravia del centro di deriva, l'unità navale a vela si allontanata dalla direzione del vento (è poggiera).	V
65	In condizioni di timone neutro (al centro), quando il centro velico è allineato con il centro di deriva, l'unità navale a vela si definisce equilibrata (né poggiera né orziera).	V
66	La posizione del centro velico per le unità navali a vela dipende dalla forma della vela, dalla reciproca influenza tra le vele bordate e dalla messa a punto dell'attrezzatura.	V
67	La posizione del centro di deriva delle unità a vela dipende dalla forma delle vele.	F
68	Si intende per sopravento, il lato dell'unità ubicato al di sotto del punto di applicazione del vento apparente.	F
69	Si intende per sottovento, il lato dell'unità opposto rispetto a quello su cui batte il vento.	V
70	La dizione di "mure a dritta/mure a sinistra" indica la parte prodiera dello scafo sulla quale si infrangono le onde.	F
71	Per grasso della vela si intende la parte della vela più prossima alla tensione della drizza.	F
72	Il piano velico è l'organizzazione delle vele di un'imbarcazione come da progetto ed è essenzialmente caratterizzato dal numero di alberi e dal tipo di vele a disposizione.	V
73	Per portanza si intende il peso complessivo di tutte le attrezzature veliche imbarcate su un'unità a vela.	F
74	Lo svergolamento della vela dipende dalla velocità del vento reale che aumenta in funzione dell'altezza da cui spira rispetto alla superficie del mare.	V
75	Per "straorza" si intende l'improvviso cambio di prua verso la direzione di provenienza del vento, causato da una raffica o da un'onda particolarmente intensa.	V
76	Per "strapoggia" si intende l'improvviso allontanarsi della prua dalla direzione del vento tale anche da causare una strambata .	V
77	Per "raffica" si intende una particolare tipologia di venti, di rilevante intensità, che spirano prevalentemente da levante o da ponente.	F

ID	Question	Answer
78	Per "scarroccio" si intende la traslazione laterale dell'unità a vela per effetto del vento esercitato sullo scafo durante la navigazione.	V
79	Un'unità a vela scuffia quando si ribalta, immergendo l'albero anche fino a 180° rispetto alla posizione iniziale.	V
80	Si intende per "smagrire" la vela il variare della superficie portante della stessa riducendone la sua concavità.	V
81	Si dice "stringere il vento" il condurre l'unità a vela lasciando quanto più possibile le vele, allontanando la prua dalla direzione dalla quale proviene il vento.	F
82	Si dice "poggiare" il condurre l'unità a vela lasciando quanto più possibile le vele, allontanando la prua dalla direzione dalla quale proviene il vento.	V
83	La forza di propulsione risulta parallela all'asse longitudinale dell'unità navale a vela.	V
84	La forza di scarroccio e la forza di propulsione danno origine alla forza risultante generata dal vento sulla superficie velica.	V
85	Si intende per "corda" della vela la linea idealmente tracciata per unire le due estremità del profilo della vela.	V
86	La concavità della vela assolve alla funzione di diminuire la resistenza all'avanzamento dell'unità.	F
87	Lo spostamento del peso dell'equipaggio a bordo durante la navigazione a vela può servire a contrastare l'azione sbandante generata dallo scarroccio e dalla forza propulsiva.	F
88	Per contrastare la tendenza poggera dell'unità a vela è utile spostare i pesi verso prua.	V
89	Per contrastare la tendenza orziera dell'unità a vela è utile spostare i pesi verso l'albero.	F
90	E' meglio evitare un'impostazione troppo poggera di un'unità perché tale impostazione limita notevolmente l'azione del timone.	F
91	Un'unità in navigazione a vela con andatura di bolina, se eccessivamente sbandata sottovento, subisce un aumento della velocità e una miglior performance delle vele bordate.	F
92	E' meglio preferire un'impostazione orziera di un'unità a vela perché tale impostazione favorisce le prestazioni .	V
93	L'inclinazione verso la prua dell'albero di un'unità a vela rende la stessa tendenzialmente poggera.	V
94	L'inclinazione verso la poppa dell'albero di un'unità a vela rende la stessa tendenzialmente poggera.	F
95	Lascare la drizza e la base della randa aumenta la concavità della vela (grasso) e le fa assumere una configurazione adatta all'andatura in fil di ruota.	V
96	L'angolo di incidenza è quello formato tra la direzione del vento apparente e quella verso cui è orientata la vela, in pratica l'angolo con cui il profilo fende l'aria.	V

ID	Question	Answer
97	La spinta della randa è principalmente orziera, quella del genoa o del fiocco tendenzialmente poggiera.	V
98	Al crescere del vento si cazzano cunningham (o la drizza randa), il tesabase, la drizza genova.	V
99	Al crescere del vento è utile spostare verso prua il carrello del genoa.	F
100	Negli armamenti frazionati , le sartie volanti servono a sostenere l'albero, controbilanciando lo sforzo trasmesso dalle vele allo strallo.	V
101	Negli armamenti frazionati con crocette acquartierate verso poppa e paterazzo, le sartie volanti possono dare supporto all'albero ma non sono strutturali.	V
102	Si intende per unità attrezzata con armo frazionato quella in cui lo strallo non è "incappellato" in testa d'albero.	V
103	Si intende per unità attrezzata con armo frazionato quella il cui scafo è suddiviso in almeno tre compartimenti.	F
104	Le crocette garantiscono un'adeguato punto di forza e ritenuta delle scotte sul piano di coperta.	F
105	Le crocette servono a tensionare le sartie che sorreggono l'albero lateralmente.	V
106	La regolazione delle sartie si attua attraverso l'utilizzo del carrello della scotta.	F
107	L' avvolgifiocco è una particolare galloccia dove viene avvolta la scotta sottovento del fiocco.	F
108	La balumina è il lato più corto della randa, che si introduce all'interno della canaletta del boma.	F
109	La ralinga della randa è il cavo cucito nel lato di inferitura per essere introdotto all'interno della canaletta dell'albero.	V
110	Per "base" della randa si intende il lato libero della vela dove sono ricavate le tasche per poter introdurre le stecche.	F
111	Per "angolo di scotta" della randa si intende quello compreso tra la base e la balumina, dove è agganciato il tesabase.	V
112	Per "angolo di penna" della randa si intende l'angolo compreso tra la base e la ralinga ove è agganciata la trozza del boma.	F
113	Per "angolo di mura" della randa si intende l'angolo compreso tra la balumina e la ralinga, posto all'estremità superiore della vela, ove è agganciata la drizza.	F
114	Il fiocco consente all'unità a vela di navigare esclusivamente con angoli compresi tra i 40° e i 70° rispetto alla direzione da cui spira il vento.	F
115	La randa rappresenta la vela principale di un'unità a vela, ubicata a poppavia dell'albero, e di forma triangolare.	V
116	Il genoa o genova rappresenta una particolare tipologia di vela prodiera avente una superficie ridotta utilizzata in caso di condizioni meteo marine avverse.	F

ID	Question	Answer
117	Il genoa o genova è la vela prodiera avente una superficie che non si sovrappone a quella della randa.	F
118	Il genoa (o genova) oltrepassa l'albero verso poppa fino a una lunghezza generalmente pari al 50% della distanza fra l'albero e il punto di mura .	V
119	Il fiocco è la vela prodiera avente una superficie che non si sovrappone a quella della randa.	V
120	Lo spinnaker rappresenta la vela principale, utilizzata in particolar modo nelle andature di bolina al fine di dare maggiore potenza e superficie velica.	F
121	Il gennaker è una vela asimmetrica adatta alle andature comprese tra il traverso e il lasco (60°- 120° dal vento).	V
122	Il code 0 è una vela asimmetrica adatta alle andature con poco vento comprese tra la bolina larga e il traverso.	V
123	Il code 0 è una vela inferita.	F
124	Lo sloop è l'armo caratterizzato dalla presenza di un solo albero e la possibilità di issare una sola vela di prua alla volta.	V
125	Il cutter è l'armo caratterizzato dalla presenza di un solo albero, armato con due fiocchi contemporaneamente.	V
126	Il ketch è quell'armo caratterizzato dalla presenza dell'albero di mezzana a proravia dell'asse del timone.	V
127	Tra le manovre fisse vi sono drizze e scotte.	F
128	Tra le manovre correnti vi sono stralli e sartie.	F
129	Il paranco di scotta assolve la funzione di demoltiplicare lo sforzo.	V
130	Quello rappresentato in figura è un paranco con un rapporto 6:1	F
131	Quello rappresentato in figura è un paranco doppio con il rapporto più favorevole, il cosiddetto "fino" di 8:1.	V
132	Il cunningham assolve la funzione di porre in tensione la parte prodiera bassa della randa, mediante un paranco verticale.	V
133	Il tangone è il pennone sul quale è fissata la base della randa.	F
134	Il winch è un particolare meccanismo costituito da due bozzelli utilizzato per moltiplicare lo sforzo di trazione esercitato sulle cime.	F
135	Le scotte devono essere avvolte intorno al tamburo del winch sempre in senso orario, ponendo particolare attenzione per evitare la sovrapposizione dei "colli".	V
136	La ferramenta di bordo è costituita dall'insieme di elementi come strozzascotte, winch, arridatori e galloccie.	V
137	Il polipropilene è utilizzato solo per sagole galleggianti utilizzate per il salvataggio.	V

ID	Question	Answer
138	I grilli assumono la funzione di ridurre o sforzo di trazione sui cavi.	F
139	Il carrello di randa (o trasto) è il congegno sul quale vengono date volta e bloccate le scotte della randa.	F
140	La galloccia è il dispositivo con cui si fissano le draglie.	F
141	La landa è il cavallotto o la piastra collocata in coperta utilizzata per fissare le sartie e gli stralli.	V
142	Il golfare è il carrello del boma dove si innesta la randa.	F
143	La varea del tangone è l'anello di attacco del mantiglio.	F
144	La trozza è lo snodo che unisce il boma all'albero.	V
145	La resistenza alla trazione rappresenta una qualità importante nelle fibre del tessuto di una vela, determinandone la stabilità trasversale.	V
146	Il dacron non è un materiale correntemente diffuso per la realizzazione di vele da crociera.	F
147	L'esposizione molto prolungata delle vele ai raggi solari ne determina il decadimento delle sue caratteristiche meccaniche di resistenza.	V
148	Il set di vele standard di un catamarano è formato da randa, fiocco e gennaker.	V
149	Il set di vele base di uno scafo armato a sloop è formato da randa e genoa (o genova).	V
150	I garrocci sono gli specifici moschettoni che consentono di fissare il lato prodiero del genoa e del fiocco allo strallo di prua.	V
151	La funzione del paterazzo è di regolare il vang.	F
152	Cazzando il paterazzo si determina un rilevante smagrimiento della parte centrale della randa.	V
153	La gassa d'amante è un nodo che tende a sciogliersi facilmente.	F
154	La gassa d'amante si usa per accorciare una cima.	F
155	E' opportuno utilizzare il nodo piano per unire due cavi aventi diverso diametro.	F
156	La funzione di un nodo savoia è impedire che l'estremità di un cavo si sfilì da un passacavo.	V
157	Il nodo parlato è utile per fissare i parabordi alle draglie.	V
158	Il nodo margherita si usa per accorciare una cima.	V
159	Per lazy jack si intende una particolare drizza utilizzata per issare le vele in condizioni di emergenza.	F
160	Per lazy jack si intende il sistema di sagole che aiuta a raccogliere la randa in fase di ammainata.	V

ID	Question	Answer
161	Il feeder è il dispositivo utilizzato al fine di facilitare l'introduzione dell'inferitura del fiocco o del genoa all'interno della canaletta dello strallo cavo.	V
162	Il tesabase è il dispositivo finalizzato a mantenere tesata la base del fiocco.	F
163	Le manovre necessarie all'uso dello spinnaker sono scotta, spring, vang, borosa e meolo del tangone.	F
164	Per braccio si intende il cavo utilizzato per manovrare e, quindi, regolare la mura dello spinnaker.	V
165	Il matafione è un fiocco di rispetto utilizzato in condizioni meteo marine avverse.	F
166	Per impiombatura si intende l'intreccio dei trefoli delle estremità di cavi tessili o in acciaio, al fine di unirli tra di loro o per realizzare un anello fisso a cui agganciare le ferramenta o le manovre.	V
167	Per borosa si intende la parte terminale superiore dello strallo cavo che lo collega all'albero.	F
168	Le sartie , sono i cavi generalmente in acciaio (ma anche in fibre tessili particolarmente tenaci), che sostengono l'albero.	V
169	Il tornichetto è un congegno utilizzato per unire due cime di diverso materiale.	F
170	Il vang è un sistema di ritenuta del boma di tipo regolabile che assolve a due funzioni principali: regola la flessione longitudinale dell'albero e influenza la superficie portante della vela.	V
171	All'interno dell'albero si possono far passare le manovre fisse come sartie e stralli.	F
172	L' avvolgiranda è un'attrezzatura che permette di riporre la randa in un gavone una volta terminata la navigazione.	F
173	La regolazione dell'albero viene effettuata con l'unità all'ormeggio agendo su ogni singola manovra corrente in stretta aderenza a quanto indicato dal costruttore.	F
174	Le manovre correnti sono quelle che servono a manovrare le vele, come le scotte, drizze, wang, tesa base ecc.	V
175	Un winch self-tailing è un verricello elettronico comandato dalla timoneria per il quale non è necessario l'uso della maniglia.	F
176	Stralli e sartie sono manovre fisse.	V
177	Girando la maniglia in senso orario il winch sostiene una migliore trazione e potenza.	V
178	Il motivo per cui il grillo della penna di randa è del tipo con perno di blocco è per consentire di sganciare la vela evitando che lo stesso cada in mare.	V
179	La calza è una sorta di tubo di tela con il quale si raccoglie lo spinnaker o il gennaker prima di ammainarlo.	V
180	Con il fiocco autovirante è necessario cazzare la scotta in virata.	F
181	Con il fiocco autovirante la scotta è generalmente rinviata a una puleggia sull'albero.	V

ID	Question	Answer
182	Con il genoa avvolgibile ridotto oltre il 30% della superficie si ha una sensibile riduzione di efficienza del profilo.	V
183	L' avvolgifiocco e il moderno sistema che consente di ridurre la vela di prua senza ammainarla.	V
184	Lo stopper è la manovra con cui si fissa il boma in posizione di riposo.	F
185	Lo stopper è il sistema di bloccaggio che consente di strozzare una drizza.	V
186	Per "sventare" si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la prua al vento o a mollare le scotte, in modo che le vele non siano portanti	V
187	Per "sventare" si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la poppa al vento.	F
188	Per poggiare è necessario porre la barra del timone sopravento ossia dalla parte opposta rispetto alla randa.	V
189	Per poggiare è necessario porre la barra del timone sottovento ossia dallo stesso lato della randa.	F
190	Quando due unità navali a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella con le mure a sinistra poggerà per lasciare la rotta libera a quella con le mure a dritta, passandole di poppa.	V
191	Quando due unità navali a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella più lenta lascerà la rotta libera a quella più veloce, passandole di poppa.	F
192	Quando due unità navali a vela navigano di bolina entrambe con le stesse mure, quella sopravento orzerà per lasciare la rotta libera a quella sottovento.	V
193	Dopo aver tesato la drizza della randa, la base della stessa può essere cazzata, poco o molto, a seconda che si vogliano assumere rispettivamente andature larghe o di bolina.	V
194	L' abbattuta è la manovra mediante la quale l'unità a vela cambia mure attraversando con la poppa la direzione da cui proviene il vento.	V
195	La virata è la manovra per evitare un ostacolo.	F
196	La virata è la manovra usata per raggiungere una meta navigando con il vento in fil di ruota.	F
197	L' abbattuta si esegue quando la barca è alla massima velocità e naviga con andatura al traverso o di bolina.	F
198	Per armare la randa : si collega la borosa all'angolo di mura, si tesa la base e si chiude lo stopper della scotta.	F
199	Il punto di mura è posizionato sulla varea del boma.	F
200	Si arma la randa cazzando il meolo, inserendo la tavoletta all'interno dell'apposita tasca posta sulla parte più alta dell'albero.	F
201	Dopo aver lascato la drizza della randa, la base della stessa può essere lascata, poco o molto, a seconda che si vogliano assumere andature in bolina o bolina larga.	F

ID	Question	Answer
202	Genoa (o genova) e fiocco si armano allo stesso modo perché hanno, in generale, lo stesso punto di mura nonché risultano inferiti al medesimo strallo.	V
203	La prima operazione necessaria per issare il fiocco o il genoa (o genova) munito di garocchi è fissare l'occhiello di bugna nell'apposito attacco ubicato alla base dello strallo.	F
204	I garocchi di cui è munito il fiocco vanno incocciati allo strallo partendo dal punto di penna e proseguendo verso il punto di scotta.	F
205	Il dispositivo solitamente utilizzato per agganciare la drizza alla penna è un moschettone impiombato alla sommità della drizza stessa.	V
206	Il nodo utilizzato solitamente per fissare le due scotte alla bugna del fiocco, una per lato, è il parlato doppio.	F
207	La barca viene condotta con la prua al vento al fine di consentire che il fiocco non si gonfi mentre viene issato.	V
208	Lo strallo cavo offre il vantaggio di abbassare il centro velico del fiocco.	F
209	La doppia canaletta di uno strallo cavo serve per facilitare la sostituzione di una vela di prua.	V
210	Issare la tormentina è la manovra che può essere adottata al fine di ridurre la velocità risalendo il vento	F
211	La manovra che può essere adottata al fine di ridurre la velocità nelle andature portanti è far fileggiare la randa.	F
212	La manovra denominata "mettersi in panna" serve per aumentare la velocità.	F
213	La manovra denominata "mettersi in panna" consiste nel porre a collo la vela di prua lasciando la randa bordata per la bolina larga nonché ponendo il timone all'orza.	V
214	La manovra denominata "mettersi alla cappa" consiste in una particolare tecnica che consente di navigare a velocità ridotta utilizzando l'ancora galleggiante.	F
215	Per "mano o presa di terzaroli" si intende la manovra per abbassare il tangone e smagrire lo spinnaker, passando dall'andatura in fil di ruota al traverso.	F
216	La "presa di terzaroli" consiste nell'ammainare completamente la randa ed issare al suo posto la randa di rispetto denominata matafione.	F
217	Per "mettere a segno" le vele si intende l'avvolgerle correttamente dopo l'utilizzo in navigazione per il loro successivo pronto impiego.	F
218	Il vantaggio della planata è l'aumento del dislocamento dell'unità.	F
219	Quando la barca si dispone con la prua al vento le vele smagriscono disponendosi trasversalmente all'asse longitudinale dell'unità e orientandosi nella direzione di provenienza del vento apparente.	F
220	La manovra denominata "strallare" consiste nel ruotare il tangone verso la parte prodiera dell'unità navale conducendone l'estremità libera in prossimità dello strallo.	V

ID	Question	Answer
221	La manovra denominata "quadrare" consiste nel ruotare il tangone verso la parte prodiera dell'unità navale conducendone l'estremità libera in prossimità dello strallo.	F
222	Per poggiare si intende variare la prua dell'unità, allontanando la prua della stessa rispetto alla direzione di provenienza del vento.	V
223	Per orzare si intende variare la rotta dell'unità navale assumendo un nuovo valore di rotta opposto a quello della direzione di provenienza del vento.	F
224	Per sventare si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la poppa al vento.	F
225	La virata e l'abbattuta sono le manovre fondamentali per cambiare mure.	V
226	La virata è la manovra mediante la quale l'unità a vela si appresta ad ammainare lo spinnaker.	F
227	Per poggiare è necessario porre la barra al centro	V
228	Quando due unità a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella più lenta lascerà la rotta libera a quella più veloce, passandole di poppa.	F
229	Se due unità a vela navigano entrambe con stesse mura, ha la precedenza quella che si trova sottovento.	V
230	Se due unità a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella con mure a sinistra ha la precedenza.	F
231	Se due unità navigano a vela con mure diverse (una a sinistra e l'altra a dritta), ha la precedenza chi prende il vento a sinistra.	F
232	Se due unità navigano a vela con mure diverse (una a sinistra e l'altra a dritta), ha la precedenza chi prende il vento a dritta.	V
233	Se due unità navigano a vela su rotte opposte, quella che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra.	V
234	Se un'unità con il vento sulla sinistra vede un'altra unità a vela sopravento e non può stabilire con sicurezza se questa abbia il vento sulla sinistra o sulla dritta, deve manovrare in modo da lasciare libera la rotta .	V
235	Navigando di bolina stretta, si può ridurre temporaneamente la velocità stingendo il vento oltre l'angolo di bordeggi.	V
236	Poggiando da bolina stretta a bolina larga la barca accelera.	V
237	Per ridurre lo sbandamento, si smagriscono le vele, cazzando il cunnincham e il tesabase della randa, la drizza del genoa e si arretra il punto di scotta del genoa (o genova).	V
238	Per aumentare la potenza con vento debole si smagriscono le vele, cazzando il cunnincham e il tesabase della randa, la drizza del genoa e si arretra il punto di scotta del genoa (o genova).	F
239	La "messa a segno" delle vele si ottiene quando le vele sono completamente poste a riva.	F
240	Per ridurre lo sbandamento sotto raffica si muove il carrello (trasto) della randa sottovento o, in assenza del carrello, si lascia la scotta.	V

ID	Question	Answer
241	Per assecondare una rapida poggia per evitare un ostacolo devo lasciare solo il fiocco.	F
242	La ritenuta del boma è quella manovra che opportuno utilizzare per evitare la strambata nelle andature di granlasco e giardinetto.	V
243	Tendenzialmente, in caso di aumento del vento, si riduce per primo il genoa (o genova) e poi a seguire la randa.	V
244	Quando si comincia a pensare se sia il caso di ridurre la vela a causa dell'eccessivo sbandamento è probabilmente il momento di farlo.	V
245	E' certamente opportuno ridurre la vela se la barca ha stabilmente la falchetta in acqua.	V
246	La strambata è il rischio più grande che si corre navigando al gran lasco o in poppa (giardinetto).	V
247	Strambata e abbattuta sono la stessa cosa.	F
248	La strambata è l'abbattuta involontaria e incontrollata.	V
249	Salvo le ordinanze locali, di norma è possibile entrare in un porto navigando a vela.	F
250	Lascare la randa agevola la poggia.	V