



1. COS'E' IL VENTO APPARENTE?

E' la risultante vettoriale tra vento reale e vento di avanzamento ed è sempre posizionato a pruvia del vento reale.

2. IN NAVIGAZIONE COME SI INDIVIDUA IL VENTO REALE?

Osservando un oggetto a vento come la bandiera di un pedagno, la posizione dei gabbiani a riposo che offrono sempre il becco al vento, la cresta delle onde oppure osservando a terra il fumo di una ciminiera.

3. IN MARE APERTO SENZA STRUMENTI COME TI ORIENTI?

Di giorno con il sole che compie un arco da Est a Ovest passando per Sud, di notte con la stella Polare che indica il Nord

4. A COSA SERVE IL TRASTO?

Consente di modificare l'angolo di incidenza della randa senza cambiarne la forma, quindi consente di ridurre lo sbandamento e lo sforzo sul timone portandolo sottovento o al contrario di aumentare la capacità della randa portandolo sopravento in caso di vento debole.

5. IN CASO DI ROTTE DI INCROCIO CON RISCHIO DI POSSIBILE COLLISIONE COME TI COMPORTI?

Anche se sto navigando con diritto di precedenza rispetto all'unità che incrocia, metto in atto con largo anticipo ogni accorgimento possibile per evitare l'abbordo.

6. SE SEI IN AVVICINAMENTO ALLA COSTA E NON HAI STRUMENTI DI POSIZIONAMENTO COME CAPISCI DOVE SEI ?

Con l'osservazione ambientale, con il riconoscimento di punti cospicui a terra o indizi utili come fabbriche, ciminiere, aerei che decollano, traghetti etc..

7. COME SI USA IL VHF ?

Si utilizza per motivi essenzialmente di emergenza come da Certificato RTF. L'apparato comunica in modalità "simplex" quindi non come un telefono ma come una radio tipo "walky-talky", parla solo uno per volta e per cedere la parola si deve dire "cambio" o "passo" o in inglese "over" mentre per terminare la conversazione occorre dire "chiudo" o "out" in inglese.

8. COME EFFETTUI LA CHIAMATA AD UNA AUTORITA' MARITTIMA?

Se conosco il canale VHF, dopo essermi sintonizzato chiamerò, ad esempio, davanti a Fiumicino:

"COMPAMARE ROMA, COMPAMARE ROMA, COMPAMARE ROMA DA IMBARCAZIONE XXX CAMBIO...." La parola "compamare" sta per "compartimento marittimo", in altri casi come un ufficio circondariale marittimo si usa abbreviare dicendo "CIRCOMARE" (Anzio per esempio).

Se non conosco o non è disponibile un canale dedicato per comunicare con l'autorità marittima posso usare momentaneamente il canale 16 chiedendo subito di passare su altra frequenza:

"COMPAMARE ROMA, COMPAMARE ROMA, COMPAMARE ROMA QUI IMBARCAZIONE XXX CHIEDIAMO DI COMUNICARE CON VOI SU ALTRO CANALE..."

9. E QUALI SONO LE PROCEDURE PER LE CHIAMATE DI EMERGENZA?

Si utilizza il canale 16 e le procedure dipendono dalle tipologie di emergenza sostanzialmente suddivise in chiamate di:

- "SOCCORSO" se sussiste il pericolo di affondamento e conseguente perdita di vite umane. In tal caso: "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, QUI IMBARCAZIONE XXX POSIZIONE (LAT/LONG) e descrizione evento.
- "URGENZA o ASSISTENZA" se non sussiste un pericolo immediato di perdita dell'unità, in caso di ferito a bordo o di avaria al motore. In tal caso : PAN PAN PAN, QUI IMBARCAZIONE XXX POSIZIONE (LAT/LONG) e descrizione evento.
- "SICUREZZA" come in caso di avvistamento di un relitto alla deriva o in presenza di qualsiasi motivo che possa compromettere la sicurezza della navigazione. In tal caso: "SECURITE', SECURITE', SECURITE' QUI IMBARCAZIONE XXX, POSIZIONE (LAT/LONG) e descrizione evento.

10. COS'E' LA DENUNCIA DI EVENTO STRAORDINARIO?

E' una dichiarazione che il Comandante è tenuto a presentare all'Autorità marittima o consolare entro 3 giorni dall'approdo (24 ore se l'evento ha coinvolto l'incolumità delle persone a bordo) in caso collisione, falla, incendio, avvistamento di relitti, assistenza o salvataggio, ecc...

11. COME E' SOSTENUTO VERTICALMENTE L'ALBERO?

Tramite le manovre "fisse": lo strallo e il paterazzo in senso longitudinale, le sartie in senso trasversale.

12. E COSA SI INTENDE PER MANOVRE "CORRENTI"?

L'insieme di cime che servono a regolare le vele

13. SE SI ROMPE UNA SARTIA DI SINISTRA MENTRE NAVIGHI A VELA IN BOLINA MURE A DITTA COME TI COMPORTI?

Mantengo l'andatura e cerco di usare come sartia una drizza di rispetto o l'amantiglio.

14. QUANDO DEVONO ESSERE GRASSE LE VELE?

In generale è meglio che siano grasse con poco vento e magre con vento forte.

15. E COME SI SMAGRISCONO LE VELE?

Principalmente, oltre ad agire sulla tensione delle drizze, il fiocco si smagrisce spostando verso poppa i punti di scotta e per la randa cazzando la base e il paterazzo che facendo flettere l'albero porta verso prua l'inferitura .

16. QUALI SONO LE REGOLE PER LO SMALTIMENTO DELLE ACQUE NERE?

Principalmente, oltre ad agire sulla

17. COS'E' LA CAPPÀ

Può essere definita un'andatura di sicurezza ma anche una manovra per fermare momentaneamente la barca senza ammainare le vele. Si effettua tramite una virata lasciando che il fiocco vada a collo e mantenendo il timone all'orza. Le varianti sono con randa cazzata (cappa ardente, c'è avanzamento oltre allo scarroccio laterale e la remora si forma sopravento al giardinetto) o con randa lasciata a vento (cappa filante, non c'è avanzamento ma solo scarroccio laterale e la remora si forma sopravento al traverso).

18. SE IN NAVIGAZIONE SI ROMPE LA DRIZZA DI RANDA QUALI POSSONO ESSERE LE CONSEGUENZE E COME PUOI RIMEDIARE?

Se il vang è del tipo rigido (ritenuta e sostegno del boma) il rischio di conseguenze pericolose è limitato perché la varea del boma cadrà di pochi centimetri sostenuta proprio dall'elemento idraulico del vang che entra in compressione, diversamente se il vang non è di tipo rigido la varea potrebbe cadere in pozzetto repentinamente. In entrambe i casi potrei momentaneamente utilizzare l'amantiglio come drizza di randa.

19. COSA SI INTENDE CON IL TERMINE "ANDATURA"?

Si intende l'angolo che il vento reale forma con l'asse longitudinale della barca.

20. COSA SONO I FRENELLI?

Sono i cavi che trasmettono il movimento della ruota all'asse del timone.

21. IN NAVIGAZIONE DI BOLINA E CON FORTE VENTO IL TIMONE NON RISPONDE PIU' A CAUSA DELLA ROTTURA DEI FRENELLI. COME TI COMPORTI?

Cerco di mantenere un'andatura al vento regolando le vele e inserisco nella losca la barra di rispetto.

22. QUALE CARATTERISTICA DEVONO AVERE I NODI MARINARI?

Devono potersi sciogliere facilmente.

23. COS'E' L'AGGHIACCIO?

L'insieme di cavi e macchinismi che trasmettono il movimento della ruota all'asse del timone.

24. COSA SI INTENDE PER CENTRO VELICO E CENTRO DI DERIVA?

Il CV è il punto di applicazione delle forze aerodinamiche sulla velatura, il CD è il punto di applicazione delle forze idrodinamiche sul piano di deriva.

25. COSA SI INTENDE PER ARMO FRAZIONATO?

Lo strallo di prua non arriva in testa d'albero ma si ferma ad una frazione (es. 7/8 o 9/10). Con l'armo frazionato risulta più efficace agire sulla tensione del paterazzo per far flettere l'albero e modificare la forma delle vele e la posizione del centro velico.

26. A COSA SERVONO LE CROCETTE E QUANDO SI DICONO "QUARTIERATE" (O "ACQUARTIERATE")?

Aumentano la tensione delle sartie allontanandole dall'albero. Si dicono acquartierate quando non sono ortogonali all'albero ma inclinate verso poppa massimizzando il carico su tre punti (sartie e strallo) anziché su 4 (sartie, strallo e paterazzo) rendendo più agevoli ed efficaci le regolazioni dell'albero.

27. COSA SI INTENDE PER ARMO "MARCONI"?

Detto anche armo "bermudiano" è il classico armamento a sloop nato appunto alle isole Bermuda e in cui la particolare forma che l'albero presenta con sartie e crocette ricorda l'attrezzatura radio di Guglielmo Marconi.

28. COS'E' LA LIFELINE?

Con tale termine prima si indicava la fettuccia in nylon montata in coperta da prua a poppa e che consente l'aggancio dei moschettoni delle cinture di sicurezza. Recentemente questa attrezzatura è stata ridefinita ufficialmente con il nome di "jackstay" mentre con il termine lifeline si intendono i cavi intorno alla barca a protezione dell'equipaggio (le draglie).

29. COS'E' L'AUTOGONFIABILE E COME SI USA?

E' la zattera di salvataggio che si gonfia appunto in modo automatico lanciandola in mare e tirando con forza l'apposita cimetta assicurata preventivamente all'imbarcazione e che si dovrà tagliare una volta saliti a bordo.

30. DOVE PRENDI LE INFORMAZIONI PER L'ATTERRAGGIO?

Sui Portolani dell' Istituto Idrografico delle Marina o analoghe pubblicazioni oggi disponibili anche sul web.

31. COS'E' LO SVERGOLAMENTO?

E' la naturale tendenza che ha la vela di assumere un profilo elicoidale per mantenere ottimale l'angolo di incidenza al vento per tutta la sua altezza e si può modificare principalmente tramite la tensione della scotta.

32. SE IN UN BORDO DI BOLINA LA BARCA E' ECCESSIVAMENTE SBANDATA COSA PUOI FARE?

Ottimizzare i pesi sopravento ed eventualmente portare il carrello di randa sottovento.

33. COSA SI INTENDE CON IL TERMINE "PORTANZA" ?

E' la forza aerodinamica che si forma grazie al flusso laminare dell'aria lungo il profilo della vela nelle andature strette. L'aria sottovento scorre più velocemente di quella sopravento provocando una depressione utile all'avanzamento analogamente a quanto accade nel profilo dell'ala di un aereo nel sostenerlo in volo.

34. COSA SI INTENDE CON IL TERMINE "ABBATTUTA" ?

E' la manovra con la quale si cambiano le mure passando con la poppa al vento altresì detta "STRAMBATA" quando tale manovra avviene in modo repentino e incontrollato.

35. IN CASO DI VENTO FORTE COSA PUOI FARE PER EFFETTUARE IN SICUREZZA LA MANOVRA DI ABBATTUTA?

Prima del passaggio con il vento in poppa richiamare in pozzetto la randa per lasciarla successivamente sulle nuove mure e lasciare il fiocco a collo fino al termine della manovra per limitare la rotazione della barca evitando così la strarizzata.

36. CHI ELABORA IL BOLLETTINO METEO?

Il servizio meteorologico dell'Aeronautica Militare o CNMCA (Centro Nazionale Meteorologia e Climatologia dell'AM) con sede a Pratica di Mare.

37. SEI ANCORA IN NAVIGAZIONE A VELA MA TI APPRESTI A RIENTRARE IN PORTO, COME TI COMPORTI?

Innanzitutto informo l'equipaggio e accendo il motore, poi do i comandi per ammainare prima il fiocco poi la randa, faccio preparare cime di ormeggio e parabordi e mi assicuro che il VHF sia acceso e ben sintonizzato per eventuali comunicazioni con il porto di arrivo.

38. PERCHE' SI AMMAINA PRIMA IL FIOCCO?

In uno sloop, soprattutto con vento, forte è meglio eliminare subito spinta velica e tendenza poggiera del fiocco e successivamente ammainare la vela orziera

39. SE INCONTRI CATTIVO TEMPO CON MARE MOLTO MOSSO COME AFFRONTI LE ONDE E QUALI PRINCIPALI PROCEDURE DI SICUREZZA METTI IN ATTO?

Eviterò quanto possibile di prendere il mare di poppa o di traverso cercando di mantenere l'onda al mascone, ridurrò la velatura se il vento tende a rinforzare.

Mi assicuro che l'equipaggio indossi i giubbotti salvagente e che oblò, boccaporti e prese a mare siano chiusi. Controllo che i dispositivi di salvataggio siano disponibili e se sono in difficoltà effettuo una chiamata di attenzione alla Guardia Costiera.

40. QUAL'E' IL NUMERO TELEFONICO PER LE EMERGENZE IN MARE

Il 1530 della Guardia Costiera.

