

QUIZ MANOVRA E CONDOTTA

Manovra e condotta è la materia di chi la barca la porta davvero. Ormeggio e disormeggio, ancoraggio, tenuta del mare, ingresso e uscita dai porti, navigazione sotto costa: sono le cose che ti giudicano dal molo mentre le fai.

155 DOMANDE UFFICIALI
GRATIS, SENZA REGISTRAZIONE

FONTE DD N. 131 DEL 31/05/2022

4 SU 20 ALL'ESAME

INDICE

Ancoraggio	53	Ormeggio e disormeggio	49
Navigazione in prossimità della costa	32	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti	21

ANCORAGGIO

53 DOMANDE · MANOVRA E CONDOTTA

Quesito 498

Da cosa dipende la resistenza alla trazione di un'ancora?

- a) dalla conformazione del diamante.
- b) dal suo peso e, in parte, dalla forma.**
- c) dalla presenza di spigoli vivi.

TE LO SPIEGO IO

La tenuta di un'ancora dipende soprattutto dal peso e, in parte, dalla forma delle marre. Gli spigoli vivi o il disegno del diamante da soli non bastano: serve massa che si appoggi sul fondo, e una geometria che lavori la sabbia o il fango. Quando scegli l'ancora per la tua barca, parti dal dislocamento, poi valuta il profilo. Una Danforth leggera su fondale sabbioso tiene meno di una Delta pesata bene.

Quesito 499

Quali tra questi fattori dovranno essere tenuti in considerazione prima di dare fondo all'ancora?

- a) il rapporto tra la lunghezza dell'unità navale e le lunghezze di catena da filare in relazione all'altezza minima e massima delle onde.
- b) la distanza tra il verricello dell'ancora e il livello medio del mare, nonché l'altezza minima delle onde.
- c) la presenza di possibili divieti nonché la situazione meteomarina locale.**

TE LO SPIEGO IO

Prima di dare fondo controlla sempre eventuali divieti (parchi marini, zone di ripopolamento, campi boe) e la situazione meteomarina locale: vento previsto, rotazione, corrente. Il rapporto catena-fondale e le onde sono dati operativi, non fattori decisionali preliminari. Quando arrivi in una cala nuova, apri la carta, guarda le ordinanze e ascolta il bollettino prima di spegnere il motore.

Quesito 500

Quante lunghezze di cima-catena è opportuno filare durante la manovra di ancoraggio?

- a) da 3 a 5 volte il fondale.**
- b) da 1 a 2 volte il fondale.
- c) una quantità di catena prossima alla profondità del fondale..

TE LO SPIEGO IO

Il calumo standard va da 3 a 5 volte il fondale: tre con mare calmo, cinque o più con vento e onda. Se fili solo quanto il fondale, l'ancora tira verticale e non fa mai testa. Con 16 metri sotto la chiglia, pensa ad almeno 48 metri di cima-catena stesi. La regola la senti subito: barca che ara, calumo corto.

Quesito 501

Quando viene utilizzato di massima l'ormeggio su di un'ancora o a ruota?

- a) in presenza di condimeteo particolarmente avverse.
- b) negli specchi d'acqua caratterizzati da un adeguato spazio libero intorno.**
- c) con una quantità di catena tale da farla risultare a picco.

TE LO SPIEGO IO

L'ancoraggio alla ruota, con una sola ancora di prora, richiede spazio libero intorno perché la barca gira sui 360 gradi al cambio di vento o corrente. Se la cala è affollata o stretta, rischi di finire addosso a un'altra unità. In una rada aperta con fondo sabbioso e pochi vicini, resta la soluzione più semplice e la più usata per una sosta di giornata.

Quesito 502

Quale tipologia di ancoraggio è opportuno adottare, di massima, nei fiumi?

- a) utilizzando due ancore le cui catene siano disposte parallelamente tra loro e affondate in direzione perpendicolare alla corrente.
- b) utilizzando due ancore le cui catene creino tra loro un angolo di 180°, affondate nella direzione della corrente.**
- c) utilizzando una sola ancora la cui catena abbia una lunghezza pari a due volte il fondale.

TE LO SPIEGO IO

In fiume si usano due ancore affondate nella direzione della corrente, con i calumi a 180 gradi: una a monte e una a valle. Così la barca resta allineata al flusso e non si mette di traverso quando la corrente cala o inverte. Una sola ancora laterale ti farebbe abbattere di fianco alla prima variazione, con rischio di intraversamento.

Quesito 503

L'ancora a ombrello, con le marre richiudibile, è generalmente utilizzata:

- a) da piccole unità, tra cui i battelli gonfiabili.**
- b) da unità di grandi dimensioni.
- c) da unità a vela.

TE LO SPIEGO IO

L'ancora a ombrello, con marre richiudibili, è leggera e compatta: perfetta per tender, gommoni, piccoli natanti. Non ha la massa per tenere una barca di sette metri con vento fresco, quindi non è un'ancora principale. La porti come riserva per una sosta veloce in un'insenatura riparata, o come ancora di servizio sul gonfiabile.

Quesito 504

Quali sono le principali caratteristiche del grappino?

- a) si tratta di un'ancora di piccole dimensioni a otto marre fisse con artigli, utilizzata per ancoraggi di unità navali di grandi dimensioni.
- b) si tratta di un'ancora di piccole dimensioni a quattro marre mobili, utilizzata per manovre di affiancamento ad altre unità.
- c) **si tratta di un'ancora di piccole dimensioni a quattro marre fisse, utilizzata solo per ancoraggi di piccole unità.**

TE LO SPIEGO IO

Il grappino è una piccola ancora a quattro marre fisse, usata solo su unità minori come tender o piccoli natanti da pesca. Le marre rigide si aggrappano a scogli, cespugli sommersi, relitti, ma la tenuta dinamica resta modesta. Tienilo a bordo come ancora secondaria per una sosta rapida, non come ferro principale della barca di famiglia.

Quesito 505

Quali sono le principali caratteristiche dell'ancora Bruce?

- a) è un'ancora costruita in lega di carbonio dotata di due marre divergenti e semi- mobili.
- b) è un'ancora costruita in un'unica marra mobile a forma di martello.
- c) **è un'ancora costituita da un monoblocco, dotata di una sola marra a forma di ala e priva di altre parti articolate.**

TE LO SPIEGO IO

La Bruce è un monoblocco forgiato, con una sola marra a forma di ala, senza parti articolate. Questa geometria le permette di girarsi da sola sul fondo e di penetrare su sabbia, fango e ghiaia. Pesa parecchio per le sue dimensioni e lavora bene in quasi tutti i fondali. La riconosci subito dal profilo arrotondato e dall'assenza di snodi.

Quesito 506

Le catene dell'ancora utilizzate a bordo delle imbarcazioni sono costituite da maglie aventi forma:

- a) circolare.
- b) **ellittica.**
- c) iperbolica.

TE LO SPIEGO IO

Le catene d'ancora a bordo hanno maglie ellittiche, non circolari: la forma allungata le fa scorrere meglio sul barbotin e riduce l'attrito nelle cubie. Una maglia circolare si incasterebbe sull'impronta del verricello. Quando monti una catena nuova, verifici sempre che il passo sia compatibile con il barbotin installato, altrimenti salta in fase di salpaggio.

Quesito 507

Cosa si intende per "barbotin"?

- a) l'organo utilizzato per agevolare l'issaggio dei pesi a bordo dell'unità navale.
- b) **la ruota sagomata con impronta della catena, posta alla base del verricello, che evita lo slittamento delle maglie di catena durante le operazioni di manovra dell'ancora.**
- c) un verricello utilizzato per tenere le ancore in tensione durante la manovra di ancoraggio.

TE LO SPIEGO IO

Il barbotin è la ruota sagomata alla base del verricello, con un'impronta che accoglie esattamente le maglie della catena. Serve a impedire lo slittamento durante il salpaggio o la filata: senza barbotin compatibile, la catena scivola o si inceppa. È il pezzo più stressato del salpancora, lo controlli ogni stagione per verificare che l'impronta non sia consumata.

Quesito 508

Quale vantaggio offre l'ancoraggio mediante due ancore afforcate?

- a) **ridurre il campo di giro dell'unità che così assume una configurazione ellittica a differenza dell'ancoraggio a ruota.**
- b) velocizzare la manovra di ancoraggio dell'unità rispetto all'ancoraggio con una sola ancora.
- c) garantire l'ancoraggio di un'unità anche su fondali particolarmente rocciosi.

TE LO SPIEGO IO

Due ancore afforcate riducono il campo di giro: la barca si muove dentro un'ellisse anziché sul cerchio completo di un ancoraggio a ruota. Utile in rade affollate o strette, dove il giro da 360 gradi ti porterebbe addosso al vicino. La manovra è più lunga da impostare, ma dormi tranquillo anche con vento che gira in nottata.

Quesito 509

Quali sono le fasi principali che caratterizzano una manovra di ancoraggio?

- a) si dirige sul posto di ancoraggio a velocità moderata e con la poppa al vento. Si fila la catena dell'ancora dando un leggero colpo a marcia avanti.
- b) si dirige sul posto di ancoraggio a velocità di crociera e con la prora sottovento. Si fila l'ancora completamente una volta che l'unità è ferma.
- c) **si dirige sul posto di ancoraggio con il solo abbrivio, mantenendo la prua al vento o alla corrente. Si dà fondo all'ancora, dando contemporaneamente un leggero colpo a marcia indietro.**

TE LO SPIEGO IO

Arrivi sul punto di ancoraggio con il solo abbrivio, prua al vento o alla corrente. Dai fondo all'ancora e contemporaneamente un leggero colpo di marcia indietro, così la catena si stende e l'ancora fa testa. Non buttare mai il ferro con la barca ferma a motore acceso in folle: finisce ammucchiato sopra la catena e non prende.

Quesito 510

Quando è opportuno utilizzare la grippia e il grippiale prima di dare fondo all'ancora?

- a) se si è costretti ad ancorare su un fondale roccioso o cosparso di relitti, ove l'ancora può restare incastrata.
- b) se si è costretti ad ancorare su un fondo fangoso, ove l'ancora può penetrare molto.
- c) se si è costretti ad ancorare su un fondo sabbioso o argilloso ove l'ancora può arare.

TE LO SPIEGO IO

Grippia e grippiale si usano quando ancori su fondo roccioso o cosparso di relitti, dove l'ancora può restare incastrata. La grippia è legata al diamante: tirando da lì, sfilì l'ancora a rovescio e la liberi. Senza questo accorgimento, su certi fondali dovresti tagliare la catena e abbandonare il ferro. È la classica assicurazione per sostare in rade rocciose.

Quesito 511

Com'è costituita una "grippia"?

- a) da una catena formata da maglie ellittiche, di cui un'estremità è vincolata al maniglione dell'ancora e l'altra a un parabordo.
- b) da una cima piuttosto sottile, di cui un'estremità è vincolata al diamante dell'ancora mentre l'altra è attestata ad un gavitello.
- c) da una catena formata da maglie circolari, di cui un'estremità è vincolata al maniglione dell'ancora e l'altra a un golfare posto a proravia dell'unità navale.

TE LO SPIEGO IO

La grippia è una cima sottile che lega il diamante dell'ancora a un gavitello in superficie. Serve a localizzare l'ancora dall'alto e, se resta incastrata, a sfilarla tirando dal diamante. Non è una catena e non è fissata a proravia della barca: quello sarebbe il calumo. Sul gavitello leggi spesso il nome dell'unità, per evitare che altri ti ci si ormeggino sopra per errore.

Quesito 512

Quali accorgimenti devono essere adottati per controllare la corretta tenuta dell'ancora?

- a) è opportuno effettuare delle ispezioni subacquee a intervalli di tempo regolare.
- b) è opportuno effettuare dei rilevamenti successivi, mediante di punti cospicui della costa, oppure dei punti nave successivi.
- c) scandagliare il fondale a prora e a poppa rispettivamente all'alba e al tramonto.

TE LO SPIEGO IO

Per controllare che l'ancora tenga, prendi rilevamenti successivi su punti cospicui della costa, oppure segni il punto nave sul GPS e confronti la posizione a intervalli regolari. Se i rilevamenti cambiano, stai arando. Le ispezioni subacquee sono impraticabili: lo scandaglio misura la profondità, non la deriva. Questo controllo lo fai nei primi dieci minuti dopo aver ancorato.

Quesito 513

I bracci delle ancore sono denominati:

- a) uncini.
- b) bracci.
- c) marre.

TE LO SPIEGO IO

I bracci dell'ancora si chiamano marre. Sono la parte che penetra e fa presa sul fondo: su una Danforth sono due lame piatte, su una CQR o Delta una lama a vomere, su una Bruce una sola marra arcuata. Memorizza il termine perché ricorre in quasi tutte le domande d'esame sull'ancoraggio.

Quesito 514

Quando un'ancora fa testa, significa che:

- a) ha fatto presa sul fondo.
- b) si è incattivita.
- c) si presenta rovesciata sul fondale.

TE LO SPIEGO IO

Quando un'ancora fa testa significa che ha preso sul fondo, le marre sono penetrate e la catena si è stesa. Lo senti dalla barca: la prua si allinea al vento o alla corrente, la catena smette di scarrocciare, il colpo di retro non trascina. Se continui a sentire rimbalzi sulla cubia, l'ancora sta ancora cercando presa.

Quesito 515

Riguardo alla tenuta di un ancoraggio, si può dire che:

- a) il calumo è bene che sia lungo sempre 10 metri.
- b) è sempre meglio scegliere un fondale roccioso.
- c) l'ancora deve rimanere orizzontale sul fondo, anche se la barca fa forza sul calumo.

TE LO SPIEGO IO

L'ancora deve lavorare orizzontale sul fondo, anche quando la barca fa forza sul calumo. Se il calumo è corto, la trazione diventa verticale e solleva la marra: l'ancora si disincaglia e comincia ad arare. Per questo fili sempre da 3 a 5 volte il fondale: è la geometria che mantiene la marra piatta sul fondo e le permette di tenere.

Quesito 516

La parte inferiore, al centro delle marre, di un'ancora è denominata:

- a) unghia.
- b) scalmio.
- c) **diamante.**

TE LO SPIEGO IO

Il diamante è la parte inferiore dell'ancora, al centro delle marre, dove convergono fuso e bracci. Lì si attacca la grippia per il recupero in caso di incastro. Unghia e scalmio sono termini di altre parti della barca: memorizzare questi tre elementi (diamante, fuso, marre) ti risolve metà delle domande sull'anatomia dell'ancora.

Quesito 517

Il termine calumo indica:

- a) che abbiamo finito di calare un'ancora.
- b) la profondità della zona ove si vuole dar fondo all'ancora.
- c) **la parte di catena che viene a trovarsi fuori bordo.**

TE LO SPIEGO IO

Il calumo è la lunghezza di cima o catena filata fuoribordo durante l'ancoraggio. Non coincide con la profondità del fondale, che è un dato diverso, né con l'atto di finire la filata. Il calumo è fisico: lo vedi scorrere dal musone e lo misuri con i segnali colorati sulla catena. Da questa lunghezza dipende tutta la tenuta dell'ancoraggio.

Quesito 518

Secondo una buona regola marinara, qual è il peso ideale di un'ancora da utilizzare per un'unità di 10 metri?

- a) tra 21 e 25 Kg.
- b) tra 10 e 14 Kg.
- c) **tra 15 e 20 Kg.**

TE LO SPIEGO IO

Per un'unità di 10 metri, il peso indicativo dell'ancora principale sta tra 15 e 20 kg. È una stima di buon senso, da adattare al dislocamento reale: una barca dislocante pesante tende a sforzare di più il ferro. Il costruttore di solito fornisce una tabella, ma sul 10 metri standard questa fascia resta un buon riferimento. Meglio sovradimensionare di 2 kg che stare al limite.

Quesito 519

Un'unità afforcata è quell'unità che:

- a) non riesce a spedare le ancore.
- b) ha dato fondo a 2 ancore con calumi aperti a 180 gradi circa.
- c) **ha dato fondo a 2 ancore con calumi aperti a 45 gradi circa.**

TE LO SPIEGO IO

Un'unità afforcata ha dato fondo a due ancore con calumi aperti di circa 45 gradi, entrambi di prora. La disposizione riduce il campo di giro e aumenta la tenuta con vento che spinge da un lato. A 180 gradi sarebbe un ancoraggio in barba (fiumi, correnti alternate). Riconoscere la geometria ti dice subito quale delle due ancore sta lavorando.

Quesito 520

Nell'ancoraggio alla ruota cosa non è da fare?

- a) dare un calumo adatto alle condizioni meteo.
- b) prendere dei rilevamenti di un paio di punti della costa.
- c) **dar fondo anche da poppa ad un'ancora supplementare.**

TE LO SPIEGO IO

All'ancoraggio alla ruota non dai mai fondo a una seconda ancora di poppa: cambieresti la dinamica, impediresti alla barca di ruotare al cambio di vento e rischieresti di mettere la catena sotto la chiglia. Il calumo adeguato è i rilevamenti di controllo sono invece parte corretta della procedura. La seconda ancora si mette solo con manovre specifiche, afforcatura o appennellatura.

Quesito 521

Se un'ancora non tiene, si dice che:

- a) **sta arando.**
- b) fa testa.
- c) sta agguantando.

TE LO SPIEGO IO

Quando un'ancora non tiene si dice che sta arando: scivola sul fondo anziché penetrare. Lo vedi dal GPS o dai rilevamenti, lo senti sulla catena che vibra in modo irregolare. Fare testa e agguantare significano invece tenere saldamente. Se ara, sali l'ancora, cambi punto e rilanci: insistere sullo stesso spot non risolve mai.

Quesito 522

Com'è denominata la parte dell'ancora che fa presa sul fondo?

- a) marra.
- b) diamante.
- c) fuso.

TE LO SPIEGO IO

La parte dell'ancora che fa presa sul fondo si chiama marra (o più marre, a seconda del tipo). Diamante e fuso non penetrano: sono lo snodo centrale e il gambo verticale. La marra è la lama che lavora la sabbia o il fango, la parte che senti graffiare quando la recuperi lungo la fiancata durante il salpaggio.

Quesito 523

La "grippia" è una cima che si lega:

- a) al fuso per regolare l'ancoraggio.
- b) al diamante dell'ancora per facilitarne il recupero.
- c) all'anello dell'ancora per evitare che l'ancora ari.

TE LO SPIEGO IO

La grippia è una cima legata al diamante dell'ancora, con un gavitello all'altra estremità. Serve a facilitare il recupero: se l'ancora si incastra in uno scoglio o in un relitto, tirando dalla grippia la sfilia a rovescio. Non si lega al fuso né all'anello, che sono punti di trazione normale. Grippia uguale recupero.

Quesito 524

Per stare alla fonda con mare calmo su un fondale di 16 metri, quanta cima bisogna filare?

- a) almeno 38 metri.
- b) almeno 40 metri.
- c) almeno 48 metri.

TE LO SPIEGO IO

Con mare calmo il calumo minimo è 3 volte il fondale. Su 16 metri, servono almeno 48 metri di cima-catena. Filare 38 o 40 ti porta sotto la soglia e l'ancora lavora verticale, con rischio di disinnescare al primo soffio. La proporzione tre con calmo, cinque con tempo la applichi sempre, anche in rade riparate.

Quesito 525

Il "ferro" a grappino è:

- a) un gancio per le vele.
- b) un ancorotto per piccole imbarcazioni.
- c) un tipo di ancora di emergenza.

TE LO SPIEGO IO

Il ferro a grappino è un ancorotto piccolo per imbarcazioni minori: tender, gommoni, piccoli natanti da pesca. Ha quattro marre fisse e peso contenuto. Non è un'ancora di emergenza né un attrezzo per vele: è proprio il ferro secondario di barche piccole, che lavora aggrappandosi a fondali rocciosi o irregolari.

Quesito 526

Per stare alla fonda con mare calmo su un fondale di 9 metri, quanta cima bisogna filare?

- a) almeno 21 metri.
- b) almeno 15 metri.
- c) almeno 27 metri.

TE LO SPIEGO IO

Su 9 metri di fondale, con mare calmo, fili almeno 27 metri (3 volte il fondale). 15 e 21 sono insufficienti: la catena tira verticale e la marra non penetra. La regola del tre-a-uno la verifichi guardando dal pozzetto: se il calumo forma un angolo piatto con il fondo, l'ancora lavora bene.

Quesito 527

Per stare alla fonda con mare calmo su un fondale di 5 metri, quanta cima bisogna filare?

- a) almeno 12 metri.
- b) almeno 15 metri.
- c) almeno 11 metri.

TE LO SPIEGO IO

Su 5 metri di fondale con mare calmo, il minimo è 15 metri di cima-catena: tre volte il fondale. 11 e 12 sono sottodimensionati, l'ancora lavorerebbe troppo alta e si staccerebbe al primo strattone. Ricordati che in acque basse il margine di errore resta minimo: una brezza leggera sposta la barca in pochi secondi.

Quesito 528

Quando un'ancora fa testa, significa che:

- a) ha fatto presa sul fondo.
- b) si è staccata dalla catena.
- c) non si riesce a salpare.

TE LO SPIEGO IO

Ancora che fa testa uguale ancora che ha preso sul fondo, le marre sono penetrate e la catena è tesa. Non significa staccata dalla catena né impossibilità di salpare (quella è un'ancora incattivita). Dal pozzetto la riconosci perché la barca si allinea al vento e la catena smette di vibrare: condizione operativa corretta.

Quesito 529

Riguardo alla tenuta di un ancoraggio, si può dire che:

- a) il calumo è bene che sia lungo al massimo due volte il fondale.
- b) se il fondo è in pendenza, l'ancora deve essere tirata verso il fondale più profondo.
- c) **il calumo viene aumentato da 3 a 5 volte il fondale in funzioni delle condizioni meteomarine.**

TE LO SPIEGO IO

Il calumo si aumenta da 3 a 5 volte il fondale in funzione delle condizioni meteomarine: con vento fresco e onda, fili di più. Due volte il fondale resta sempre insufficiente, e l'idea di tirare l'ancora verso il fondale più profondo non ha senso operativo. La proporzionalità calumo-meteo la applichi ogni volta che dai fondo, anche in rade protette.

Quesito 530

La parte inferiore, al centro delle marre, di un'ancora è denominata:

- a) patta.
- b) ceppo.
- c) **diamante.**

TE LO SPIEGO IO

Il diamante è la parte inferiore dell'ancora, al centro delle marre, dove si incontrano fuso e bracci. Patta e ceppo sono termini di altre parti (patta è il ramo della marra in alcune ancore antiche, ceppo la traversa). Il diamante è lo snodo su cui si fissa la grippia e resiste a tutte le sollecitazioni del calumo.

Quesito 531

Il termine calumo indica:

- a) che abbiamo finito di calare un'ancora.
- b) la profondità della zona ove si vuole dar fondo all'ancora.
- c) **la lunghezza di cima e/o catena filati per dar fondo all'ancora.**

TE LO SPIEGO IO

Il calumo è la lunghezza di cima e/o catena filata per dare fondo all'ancora. Non è la profondità del fondale (quello è il dato di scandaglio) né la conclusione della manovra. Resta il parametro che tu controlli e adegui al vento e all'onda: più calumo, più tenuta, entro i limiti dello spazio di giro disponibile.

Quesito 532

Ancorare alla ruota significa:

- a) il giro di 360 gradi intorno all'ancora per rendere efficace il grippiale.
- b) il giro di 360 gradi effettuato intorno all'ancora prima di aver dato fondo.
- c) **la libertà di rotazione di 360 gradi dell'imbarcazione alla fonda.**

TE LO SPIEGO IO

Ancorare alla ruota significa che la barca, alla fonda su una sola ancora di prora, resta libera di ruotare sui 360 gradi attorno al punto di calata. Ogni cambio di vento o corrente la fa girare. Per questo serve spazio libero intorno, senza vicini troppo ravvicinati né ostacoli sottocosta. Il diametro di giro dipende dalla lunghezza del calumo più quella della barca.

Quesito 533

L'ancoraggio utilizzando una sola ancora filata di prora è denominato:

- a) incattivito.
- b) **alla ruota.**
- c) appennellato.

TE LO SPIEGO IO

L'ancoraggio con una sola ancora filata di prora si chiama alla ruota. Appennellato è quando metti una seconda ancora attaccata al diamante della prima per tenuta estrema; incattivito è un'ancora incastrata che non riesci a recuperare. Alla ruota è la configurazione standard per una sosta di giornata in rada riparata.

Quesito 534

Di un'ancora si dice che speda se:

- a) ha fatto presa sul fondo.
- b) **non tiene la presa sul fondo.**
- c) è sospesa sotto la prua.

TE LO SPIEGO IO

Un'ancora che speda non tiene più la presa sul fondo: si è staccata dalle marre e ha cominciato a scivolare. Spedare e arare sono sinonimi operativi nel linguaggio d'esame. Se lo noti, recuperi subito e riancori, perché continuare significa finire sopravvento a un'altra unità o a secco in pochi minuti.

Quesito 535

Le cosiddette ancore appennellate si hanno quando:

- a) per una migliore tenuta in condizioni critiche, al diamante dell'ancora principale viene fissata una seconda ancora, detta "pennello", con una catena di 4–6 metri.
- b) si dà fondo a 2 ancore con calumi aperti a 180 gradi circa.
- c) si dà fondo a 2 ancore con calumi aperti a 45 gradi circa.

TE LO SPIEGO IO

Le ancore appennellate sono una configurazione per condizioni critiche: al diamante dell'ancora principale fissi una seconda ancora, detta pennello, con una catena corta di 4–6 metri. La seconda lavora in tandem con la prima e aumenta la tenuta in linea. Non è la stessa cosa dell'afforcatura (45 gradi) né dell'ancoraggio in barba (180 gradi).

Quesito 536

Con riferimento all'utilizzo dell'ancora in funzione del fondale, è possibile affermare che:

- a) lunghezza del cavo-catena deve essere sempre superiore a 6 volte il fondale.
- b) l'ancora Danforth è ottima su fondali sabbiosi-fangosi.
- c) l'ancora Danforth è consigliata sui fondali rocciosi.

TE LO SPIEGO IO

La Danforth è ottima sui fondali sabbiosi e fangosi: le sue lame piatte penetrano rapidamente in substrati molli. Su roccia invece non tiene, le marre non trovano appiglio e rimbalzano. La regola calumo oltre 6 volte il fondale risulta sovradimensionata per il caso generale. Se navighi sulla costa siciliana tirrenica, la Danforth va benissimo sui fondi di sabbia misti a Posidonia.

Quesito 537

Con riferimento ai vari tipi di ancore, è possibile affermare che:

- a) la Bruce è la tipica ancora delle navi, passante lo scafo attraverso l'occhio di cubia.
- b) la Danforth è adatta allo scoglio.
- c) la CQR e la Delta sono tipi di ancora per tutti i fondali.

TE LO SPIEGO IO

CQR e Delta sono ancore ad aratro, adatte praticamente a tutti i fondali: sabbia, fango, erbe, ghiaia. Lavorano bene anche quando la barca gira, perché la geometria del vomere le riorienta. La Bruce non passa per occhio di cubia (quello si riferisce alle ancore a ceppo delle navi) e la Danforth non resta la prima scelta su scoglio.

Quesito 538

L'ancoraggio in una baia di più unità a murata, è:

- a) sconsigliato perché si è esposti al moto ondoso.
- b) consigliato con mare molto mosso.
- c) consigliato solo tra barche a motore.

TE LO SPIEGO IO

Ancorarsi in baia a murata di più unità resta sconsigliato perché si è esposti al moto ondoso: bastano due onde di traverso e le barche cominciano a sbattere l'una contro l'altra. Con mare molto mosso diventa pericoloso prescindere dal tipo di scafo. Per la sosta condivisa, meglio sparpagliarsi e mantenere la distanza di giro.

Quesito 539

La procedura comunemente utilizzata per un coretto ancoraggio è:

- a) dopo aver filato una quantità di cavo-cima pari almeno 3 volte il fondale, si spegne il motore.
- b) dopo aver filato un'adeguata quantità di calumo, si inizia a indietreggiare leggermente, continuando a filare il cavo-cima, al fine di stendere il calumo opportuno e far fare testa all'ancora.
- c) dopo aver filato una quantità di cavo-cima pari alla profondità del fondale, si indietreggia velocemente.

TE LO SPIEGO IO

La procedura corretta: dai fondo, fili un calumo adeguato, poi cominci a indietreggiare leggermente continuando a filare, in modo da stendere la catena e far fare testa all'ancora. Fermare il motore troppo presto o indietreggiare di colpo senza stendere non fa presa. Questa coreografia lenta la senti quando la barca si allinea e la catena si tende di netto.

Quesito 540

La procedura comunemente utilizzata per un coretto ancoraggio è:

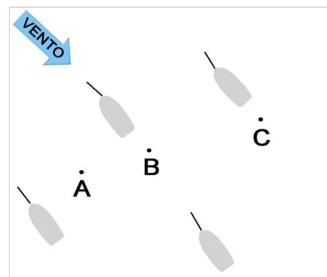
- a) dopo aver ingranato la retromarcia, si inizia a calare l'ancora.
- b) dopo aver disposto la prua dell'unità al vento, esaurito l'abbrivio, si cala l'ancora.
- c) dopo aver filato una quantità adeguata di calumo, si dispone l'unità con prua al vento.

TE LO SPIEGO IO

La procedura standard: disponi la prua al vento (o alla corrente), aspetti che finisca l'abbrivio, poi cali l'ancora. Buttarla in retromarcia o con calumo già filato senza prima impostare la prua ti porta ancora storta e catena accavallata. Senti la barca ferma, senza abbrivio avanti né indietro, e solo allora lasci andare il ferro.

Quesito 541

Nella situazione illustrata di unità alla fonda, dove è più opportuno calare l'ancora?



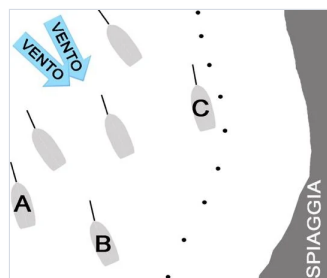
- a) nel punto A.
- b) nel punto B.
- c) nel punto C.

TE LO SPIEGO IO

Senza vedere la figura devi ragionare sulla logica d'esame: il punto C risulta tipicamente quello posizionato correttamente rispetto a vento o corrente, permettendo il campo di giro libero. A e B di solito sono troppo vicini alla costa o ad altre unità. Quando valuti una posizione di ancoraggio, visualizzi il cerchio di giro prima di lasciar scorrere la catena.

Quesito 542

Qual è la posizione corretta per l'ancoraggio nella rada affollata riportata in figura?



- a) quella della barca A, perché più esterna alle altre unità.
- b) quella della barca B, perché ha spazio per la ruota.
- c) quella della barca C, perché è la più lontana dalle altre unità.

TE LO SPIEGO IO

Nella rada affollata, la posizione corretta è quella della barca B, che ha spazio sufficiente per il giro completo alla ruota senza urtare le altre. La posizione più esterna (A) non basta se il campo di giro interseca altre unità; la più lontana (C) può essere fuori dalla zona utile. Lo spazio di rotazione conta più della distanza assoluta.

Quesito 543

In caso di ancoraggio con vento forte, è consigliabile:

- a) iniziare ad ingranare la retromarcia prima di calare l'ancora.
- b) calare con prudenza e lentamente l'ancora.
- c) **filare velocemente una quantità di catena opportuna, allentando il barbotin del verricello salpancora.**

TE LO SPIEGO IO

Con vento forte fili velocemente la catena, allentando il barbotin del salpancora, così l'ancora scende e prende prima che la barca venga spazzata via. Se cali lentamente o ingrani la retro prima di toccare il fondo, il ferro finisce sopra la catena e non penetra. Resta l'unica occasione in cui la filata rapida è corretta.

Quesito 544

In caso di vento forte, dovendo dare fondo all'ancora per poi ormeggiarsi di poppa alla banchina, è opportuno:

- a) **dare fondo all'ancora leggermente sopravvento rispetto al posto barca che si vuole occupare.**
- b) dare fondo all'ancora leggermente sottovento rispetto al posto barca che si vuole occupare.
- c) dare fondo in asse rispetto al posto barca che si vuole occupare.

TE LO SPIEGO IO

Con vento forte, per ormeggio di poppa in banchina, dai fondo leggermente sopravvento rispetto al posto barca: così quando la barca scarroccia durante la retromarcia, finisce comunque allineata al posto. Se cali sottovento o in asse, il vento ti sposta fuori traiettoria e la poppa arriva storta. Lo correggi pre-impostando la deriva nella calata.

Quesito 545

L'ancoraggio in baia di più unità a murata è:

- a) **sconsigliato perché si è esposti al moto ondoso.**
- b) consigliato solo tra barche a vela.
- c) consigliato solo tra barche a motore.

TE LO SPIEGO IO

Ancorare in baia a murata di più unità resta sconsigliato perché si è esposti al moto ondoso. Le barche affiancate si sbattono alla prima onda di traverso, con danni allo scafo e ai parabordi. Non è neanche una buona idea tra sole vele o soli motori: il problema è proprio la configurazione affiancata in mare aperto.

Quesito 546

In tema di ancore, quale affermazione è corretta?

- a) la Bruce è adatta alla Posidonia.
- b) la CQR è particolarmente adatta allo scoglio.
- c) **le ancore a tenuta dinamica, ad esempio Mantus e Ultra, sono adatte a tutti i fondali.**

TE LO SPIEGO IO

Le ancore a tenuta dinamica moderne come Mantus e Ultra sono progettate per lavorare bene su quasi tutti i fondali: sabbia, fango, erbe, ghiaia. La Bruce non risulta la scelta per la Posidonia (le marre scivolano sulle foglie) e la CQR non è specifica per lo scoglio. Se compri ancora oggi, le dinamiche costano di più ma ti tolgono il pensiero.

Quesito 547

In ancoraggio, quale è il calumo, cioè la lunghezza di cavo o catena, minimo da dare rispetto alla profondità del fondale?

- a) 1 volta il fondale.
- b) 6 volte il fondale.
- c) **3 volte il fondale.**

TE LO SPIEGO IO

Il calumo minimo rispetto al fondale è 3 volte. Sotto questo rapporto, l'ancora tira verticale e non fa presa. Sei volte è il massimo suggerito con cattivo tempo, una volta rimane una sciocchezza. La regola del 3-5 la memorizzi una volta e la applichi sempre: 3 calmo, 5 tempo brutto, nulla meno.

Quesito 548

Per salpare l'ancora:

- a) si accende il motore e con la marcia non ingranata e si attiva il salpancore.
- b) **si dà un leggero colpo di marcia avanti per togliere tensione alla catena.**
- c) si avanza a motore fino al punto in cui è stata calata l'ancora e poi si inizia a recuperare catena.

TE LO SPIEGO IO

Per salpare dai un leggero colpo di marcia avanti per togliere tensione alla catena, poi attivi il salpancore mentre la barca avanza sopra l'ancora. Recuperare con la catena tesa sforza il verricello e può piegare il musone. La manovra corretta è una danza lenta: motore, timone, verricello, tre azioni coordinate fino al mollato.

Quesito 549

Le caratteristiche dell'ancora Rocna sono:

- a) **un'unica marra fissa, a forma di lama concava, dotata di un roll-bar che assicura che non si posi ribaltata sul fondale.**
- b) quattro marre mobili per essere utilizzata nelle manovre di affiancamento ad altre unità navali.
- c) un'unica marra snodata con una forma ad aratro e lama convessa.

TE LO SPIEGO IO

La Rocna ha un'unica marra fissa a lama concava, con un roll-bar superiore che impedisce all'ancora di posarsi ribaltata. Appena tocca il fondo, il roll-bar la raddrizza e la marra affonda. Non ha marre mobili né profilo convesso. Resta una delle ancore moderne più diffuse sulle barche da crociera per la tenuta affidabile su più fondali.

Quesito 550

Mi accingo ad ancorare e osservo la situazione rappresentata in figura, ne deduco:



- a) la probabile rotazione a Nord delle unità alla fonda.
- b) l'assenza di corrente.
- c) **la presenza di una corrente sostenuta, di cui devo tener conto in manovra di ancoraggio.**

TE LO SPIEGO IO

Se le unità alla fonda sono orientate in modo incompatibile con il solo vento, significa che una corrente sostenuta contribuisce al loro allineamento. Devi tenerne conto durante la tua manovra di ancoraggio: il calumo lavorerà nella direzione risultante di vento e corrente, non solo del vento apparente. Prima di dare fondo, osserva l'allineamento delle barche già ancorate.

NAVIGAZIONE IN PROSSIMITÀ DELLA COSTA

32 DOMANDE · MANOVRA E CONDOTTA

Quesito 466

Quale accorgimento deve essere adottato da un'unità navale da diporto a motore in navigazione in prossimità della costa durante la stagione balneare?

- a) navigare a una velocità non superiore a 10 nodi nella fascia di mare compresa tra il limite della balneazione e i 1.000 metri dalla costa.
- b) navigare a una velocità superiore a 10 nodi nella fascia di mare compresa tra i 250 e i 500 metri dalla costa.
- c) navigare a una velocità non superiore a 10 nodi nella fascia di mare compresa tra i 50 e i 250 metri dalla costa.

TE LO SPIEGO IO

In stagione balneare, un'unità a motore non supera i 10 nodi nella fascia tra il limite della balneazione (200 metri) e i 1.000 metri dalla costa. Entro i 300 metri la velocità scende ancora. La regola serve a proteggere bagnanti e diportisti in zona critica: l'hai sempre in testa quando costeggi in luglio e agosto.

Quesito 467

A quale distanza minima devono mantenersi le unità navali dalle boe di segnalazione di subacquei, avvistate durante la navigazione?

- a) a una distanza di almeno 50 metri.
- b) a una distanza di almeno 20 metri.
- c) a una distanza di almeno 100 metri.

TE LO SPIEGO IO

Dalle boe di segnalazione subacquei (bandiera rossa con banda diagonale bianca) ti mantieni ad almeno 100 metri. Il sub in immersione può risalire ovunque entro il cerchio di 50 metri dal segnale, e un propulsore vicino resta letale. I 100 metri sono la distanza che ti permette di vedere la boa, riconoscerla e deviare in tempo.

Quesito 468

Quali norme disciplinano i limiti di navigazione dalla costa e le prescrizioni relative all'atterraggio delle unità navali da diporto in spiaggia?

- a) SOLAS e COLREG.
- b) ordinanze dei locali Capi di Circondario Marittimo ai sensi dell'art. 81 del Codice della Navigazione.
- c) Codice Internazionale dei Segnali e i Portolani.

TE LO SPIEGO IO

I limiti di navigazione sotto costa e le regole sull'atterraggio in spiaggia sono fissati dalle ordinanze dei Capi di Circondario Marittimo, ai sensi dell'art. 81 del Codice della Navigazione. SOLAS e COLREG riguardano sicurezza e rotta di collisione a livello internazionale. Prima di scendere in una spiaggia locale, cerchi sempre l'ordinanza in vigore per quella Capitaneria.

Quesito 469

Qual è, di massima, la distanza minima dalle spiagge oltre la quale è possibile circolare, sostare o ancorarsi da parte di un'unità navale?

- a) di massima 500 metri.
- b) di massima 1.000 metri.
- c) di massima 200 metri.

TE LO SPIEGO IO

Di massima, oltre 200 metri dalle spiagge frequentate da bagnanti puoi circolare, sostare o ancorare. Entro i 200 metri resta zona di balneazione, riservata ai nuotatori. La regola la leggi nelle ordinanze balneari estive: in qualche tratto la Capitaneria può allungare il limite, quindi verificaci localmente prima di avvicinarti.

Quesito 470

Come sono segnalati i confini degli specchi acquei prospicienti i 200 metri dalla linea di battigia durante la stagione balneare?

- a) mediante il posizionamento di gavitelli di colore bianco e rosso posti ad una distanza di 100 metri l'uno dall'altro parallelamente alla linea di costa.
- b) mediante il posizionamento di gavitelli di colore rosso posti ad una distanza di 50 metri l'uno dall'altro parallelamente alla linea di costa.**
- c) mediante il posizionamento di gavitelli di colore giallo posti ad una distanza di 100 metri l'uno dall'altro parallelamente alla linea di costa.

TE LO SPIEGO IO

I confini degli specchi acquei prospicienti i 200 metri dalla battigia si segnalano con gavitelli rossi, posti a 50 metri l'uno dall'altro, paralleli alla costa. Bianco e rosso o giallo sono colorazioni usate per altri scopi (corridoi di lancio, boe di subacquei). Il rosso di delimitazione lo riconosci subito in stagione balneare.

Quesito 471

Come sono segnalati i corridoi di lancio che consentono l'atterraggio e la partenza delle unità sulla spiaggia, durante la stagione balneare?

- a) con gavitelli di colore verde a dritta e rosso a sinistra posti perpendicolarmente alla costa sino a una distanza di 250 metri.
- b) con gavitelli di colore giallo o arancione posti perpendicolarmente alla costa sino a una distanza di 250 metri.**
- c) con gavitelli di colore bianco e rosso posti perpendicolarmente alla costa sino a una distanza di 500 metri.

TE LO SPIEGO IO

I corridoi di lancio, che permettono ingresso e uscita delle unità dalla spiaggia, sono segnalati con gavitelli gialli o arancioni perpendicolari alla costa, fino a 250 metri al largo. Questi corridoi consentono il transito a bassa velocità in zona altrimenti riservata alla balneazione. Ci entri solo se sei in atterraggio o partenza da quella spiaggia specifica.

Quesito 472

Come sono segnalati i gavitelli esterni di delimitazione dei corridoi di lancio che consentono l'atterraggio e la partenza delle unità sulla spiaggia, durante la stagione balneare?

- a) mediante bandiere bianche posizionate sui gavitelli esterni.**
- b) mediante bandiere rosse posizionate sui gavitelli esterni.
- c) mediante bandiere rosse con banda obliqua bianca posizionate sui gavitelli esterni.

TE LO SPIEGO IO

I gavitelli esterni dei corridoi di lancio portano bandiere bianche, per renderli visibili da largo. La bandiera rossa o rosso-bianca segnala invece subacquei. Il bianco sui gavitelli esterni ti dice che stai per attraversare un corridoio di transito: se non sei diretto a spiaggia, aggiri tutto il canale da largo.

Quesito 473

Oltre ai segnalamenti marittimi previsti dalle norme in vigore, quali segnalamenti marittimi contraddistinguono un'unità navale impiegata in attività subacquee durante le ore diurne?

- a) un pallone bianco sul quale è posta una bandiera di colore arancione.
- b) un pallone rosso sul quale è posta una bandiera di colore rosso con diagonale bianca.**
- c) una bandiera di colore bianco con diagonale rossa.

TE LO SPIEGO IO

Un'unità impiegata in attività subacquee, di giorno, espone un pallone rosso con una bandiera rossa con diagonale bianca. È il segnale che impone la distanza di 100 metri alle altre unità. La bandiera Alfa bianca-blu del Codice Internazionale indica invece un palombaro in immersione da nave professionale. Rosso con diagonale bianca uguale sub diportista.

Quesito 474

Quale segnalamenti marittimi contraddistinguono un'unità impiegata in attività subacquee durante le ore notturne?

- a) oltre ai segnalamenti marittimi previsti, una luce lampeggiante rossa visibile a 360° a una distanza non inferiore ai 300 metri.
- b) oltre ai segnalamenti marittimi previsti, una luce lampeggiante bianca visibile a 360° a una distanza non inferiore ai 300 metri.
- c) oltre ai segnalamenti marittimi previsti, una luce lampeggiante gialla visibile a 360° a una distanza non inferiore ai 300 metri.**

TE LO SPIEGO IO

Di notte, oltre ai segnalamenti standard, l'unità impiegata in attività subacquee mostra una luce lampeggiante gialla visibile a 360 gradi per almeno 300 metri. Il lampeggio giallo resta inequivocabile sull'orizzonte notturno e ti dice: sub sotto, mantieni distanza. Rosso e bianco servono a segnalazioni di altro tipo (fine rada, attività diverse).

Quesito 475

Quale sanzione amministrativa è prevista per coloro che utilizzano un'unità da diporto superando i limiti di velocità previsti?

- a) il pagamento di una somma da 414 euro a 2.066 euro.
- b) il pagamento di una somma da 2.066 euro a 4.000 euro.
- c) il pagamento di una somma da 414 euro a 818 euro.

TE LO SPIEGO IO

Chi supera i limiti di velocità con un'unità da diporto paga una sanzione amministrativa da 414 a 2.066 euro. È la fascia standard delle violazioni alle ordinanze balneari. La multa la ricevi dalla Guardia Costiera in un controllo estivo anche solo per 11 nodi dentro ai 1.000 metri, quindi occhio al GPS quando costeggi in alta stagione.

Quesito 476

Durante la stagione balneare, quale percorso devo seguire per raggiungere la riva (posto l'assoluta necessità per motivi di emergenza)?

- a) mi avvicino a lento moto con l'ausilio dei remi e comunque assumendo una rotta in direzione perpendicolare al profilo di costa.
- b) uso il tender propulso con il motore fuori bordo e mi muovo a lento moto.
- c) uso la moto d'acqua di bordo a lento moto.

TE LO SPIEGO IO

Per emergenza, raggiungi la riva a lento moto (meglio con i remi), con rotta perpendicolare al profilo di costa: minimizzi il tempo in zona balneazione e rendi la tua traiettoria prevedibile a bagnanti e altre unità. Tender fuoribordo o moto d'acqua restano motorizzati, con rischi alti per i nuotatori. Perpendicolare e lento resta la formula corretta.

Quesito 477

Un'unità in transito in prossimità di un subacqueo:

- a) modera la velocità e prosegue la navigazione mantenendosi ad una distanza di almeno 100 metri di distanza dal segnale.
- b) modera la velocità e prosegue la navigazione mantenendosi ad una distanza di almeno 50 metri di distanza dal segnale.
- c) accelera per allontanarsi dal segnale sino alla distanza minima di sicurezza prescritta dalla legge che è di 500 metri.

TE LO SPIEGO IO

In transito vicino a un subacqueo, moderi la velocità e mantieni almeno 100 metri dal segnale. Accelerare per allontanarti rimane pericoloso: aumenti la scia e il rischio di investire un sub appena riemerso. La distanza di 50 metri non basta. 100 metri e bassa velocità sono la combinazione obbligatoria.

Quesito 478

Se durante la navigazione si rileva che sulla propria rotta è in corso di svolgimento una manifestazione sportiva in un campo di regata; fermo restando le prescrizioni impartite con l'ordinanza di polizia marittima, per proseguire la navigazione sono adottate le seguenti precauzioni:

- a) attraversare il campo di regata non appena le unità in gara si siano spostate in altro settore della zona di regata.
- b) comunicare sul canale 16 VHF l'intenzione di attraversare il campo di gara e attendere istruzioni.
- c) modificare il proprio percorso di rotta per mantenersi a debita distanza dai limiti del campo di gara.

TE LO SPIEGO IO

Se trovi sulla rotta un campo di regata in svolgimento, modifichi il percorso per mantenerti a debita distanza dai suoi limiti. Attraversare, anche quando le barche in gara si spostano, resta vietato dall'ordinanza di polizia marittima. La VHF canale 16 non è il canale di attraversamento. La deviazione rimane sempre la soluzione più pulita.

Quesito 479

La bandiera A (Alfa) in figura a fianco, prescritta dal Codice Internazionale dei Segnali, è esposta da un'unità per indicare che:



- a) ha imbarcato il pilota del porto.
- b) ha un palombaro in immersione.
- c) è ferma.

TE LO SPIEGO IO

La bandiera A del Codice Internazionale (bianca e blu, biforcuto) significa che l'unità ha un palombaro in immersione e la tua manovra resta limitata. Non indica pilota imbarcato né barca ferma. Quando la vedi, mantieni distanza e bassa velocità: sotto quella barca c'è qualcuno in acqua collegato con l'ombelicale.

Quesito 480

Una bandierina rossa con banda diagonale bianca posta su un galleggiante indica la presenza di:

- a) un pericolo isolato.
- b) attrezzi di pesca presenti in mare nel raggio di 100 metri dal segnale.
- c) **un subacqueo in immersione nel raggio di 50 metri dal segnale.**

TE LO SPIEGO IO

La bandierina rossa con banda diagonale bianca su un galleggiante segnala un subacqueo in immersione nel raggio di 50 metri. Devi tenerti ad almeno 100 metri dal segnale. Non indica pericolo isolato (simbologia diversa) né attrezzi di pesca. Questa bandiera la incontri spesso in Sicilia su gommoncini di pescatori in apnea.

Quesito 481

Per segnalare la propria posizione, il subacqueo in immersione notturna deve mostrare una boa munita di segnale luminoso che emetta lampi gialli visibili, a giro d'orizzonte, a una distanza:

- a) non inferiore a 100 metri.
- b) non inferiore a 200 metri.
- c) **non inferiore a 300 metri.**

TE LO SPIEGO IO

Per la pesca in apnea notturna, il sub mostra una boa con luce lampeggiante gialla visibile a 360 gradi a non meno di 300 metri. Resta la stessa logica della segnalazione notturna delle unità con subacquei. 100 o 200 metri di visibilità sarebbero insufficienti: il giallo a 300 è il minimo legale.

Quesito 482

I corridoi di lancio sono zone di mare dove:

- a) è possibile lanciarsi in tuffi durante la balneazione.
- b) **è permesso il lancio e l'atterraggio di natanti da diporto propulsi a motore.**
- c) è permesso il lancio ma non anche l'atterraggio di natanti propulsi a remi.

TE LO SPIEGO IO

I corridoi di lancio sono zone di mare dove resta permesso il lancio e l'atterraggio di natanti da diporto propulsi a motore. Non si usano per tuffi né solo per remi: sono proprio canali di transito motorizzato che attraversano la fascia di balneazione, segnalati con gavitelli gialli perpendicolari alla costa.

Quesito 483

Si può esercitare l'attività di pesca sportiva con un'unità da diporto?

- a) **Sì, entro certi limiti di cattura.**
- b) Sì, ma esclusivamente con un'unità iscritta.
- c) No, assolutamente.

TE LO SPIEGO IO

Sì, puoi esercitare pesca sportiva da un'unità da diporto, entro limiti di cattura giornalieri (5 kg, o un singolo esemplare se supera quel peso). Non serve un'unità iscritta: basta rispettare le regole sulla pesca dilettantistica. La licenza ricreativa è gratuita in molti contesti, ma specie protette e taglie minime restano vincolanti.

Quesito 484

La distanza massima intercorrente tra il pescatore subacqueo e la sua boa di segnalazione è pari a:

- a) 100 metri.
- b) **50 metri.**
- c) 150 metri.

TE LO SPIEGO IO

Il pescatore subacqueo può stare al massimo 50 metri dalla sua boa di segnalazione. Oltre quella distanza perde il riferimento e non è più coperto dal cono di protezione del segnale. 100 o 150 metri sarebbero pericolosi: il sub deve restare sempre sotto la vista del proprio galleggiante.

Quesito 485

La moto d'acqua può navigare:

- a) entro mille metri dalla costa.
- b) **entro 1 miglio dalla costa.**
- c) entro 2 chilometri dalla costa.

TE LO SPIEGO IO

La moto d'acqua può navigare entro 1 miglio dalla costa. 1.000 metri (poco più di mezzo miglio) sarebbe più restrittivo di quanto previsto dalla normativa, e 2 chilometri rimane una misura che non appartiene al diritto marittimo. La moto d'acqua ha autonomia limitata e serve un mezzo d'appoggio per soccorso fuori dal miglio.

Quesito 486

La tavola a vela può navigare:

- a) entro 1 miglio dalla costa.
- b) entro 2 chilometri dalla costa.
- c) entro mille metri dalla costa.

TE LO SPIEGO IO

La tavola a vela naviga entro 1 miglio dalla costa. È la tipica autonomia di sicurezza per un mezzo senza motore ausiliario e dipendente dal vento. Oltre il miglio, un windsurfer in difficoltà non ha riferimenti per il rientro e la deriva diventa rapidamente incontrollabile. Il miglio rimane il limite di sicurezza ragionevole.

Quesito 487

I battelli al servizio (tender) dell'unità-madre da diporto possono navigare:

- a) entro 6 miglia dalla costa.
- b) entro 1 miglio dalla costa.
- c) **entro 1 miglio dalla costa o dall'unità madre, ovunque si trovi.**

TE LO SPIEGO IO

Il tender al servizio di un'unità madre da diporto può navigare entro 1 miglio dalla costa, oppure entro 1 miglio dall'unità madre ovunque questa si trovi. Così il tender ti serve anche se sei ancorato 10 miglia al largo, senza perdere copertura. Oltre il miglio dalla madre, serve iscrizione autonoma.

Quesito 488

Un natante con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati può navigare:

- a) **entro 1 miglio dalla costa.**
- b) entro 2 chilometri dalla costa.
- c) entro mille metri dalla costa

TE LO SPIEGO IO

Un natante con superficie velica fino a 4 metri quadrati può navigare entro 1 miglio dalla costa. È la categoria delle piccole derive sportive (Optimist, piccoli catamarani). Oltre il miglio, stabilità e autonomia non garantiscono rientro sicuro. Ricordati che un metro quadrato di più ti cambia la categoria di riferimento.

Quesito 489

I natanti comunemente denominati pattini, jole, pedalò, mosconi, ecc., possono navigare:

- a) entro 2 chilometri dalla costa.
- b) **entro 1 miglio dalla costa.**
- c) entro 500 metri dalla costa.

TE LO SPIEGO IO

Pattini, jole, pedalò, mosconi e simili navigano entro 1 miglio dalla costa. Sono mezzi a remi o a pedali senza motore, con stabilità limitata e nessuna autonomia oltre la vista diretta della battigia. 500 metri sarebbe una restrizione non prevista e 2 chilometri resta fuori dal sistema di misura nautico italiano.

Quesito 490

La navigazione a motore può essere interdetta?

- a) mai.
- b) no, non può essere soggetta ad alcuna limitazione.
- c) **si, per esempio nella fascia di mare prioritariamente riservata alla balneazione.**

TE LO SPIEGO IO

Sì, la navigazione a motore può essere interdetta, per esempio nella fascia riservata prioritariamente alla balneazione. L'ordinanza balneare stabilisce ogni estate i divieti locali. Dire che non ci sono mai limitazioni resta sbagliato: dipende dalla stagione, dalla zona e dalla Capitaneria competente. Prima di uscire in una cala nuova, verifica l'ordinanza vigente.

Quesito 491

La pesca subacquea sportiva è consentita:

- a) **oltre 500 metri dalle spiagge frequentate dai bagnanti.**
- b) oltre 200 metri dalle spiagge frequentate dai bagnanti.
- c) non esistono limiti di distanza.

TE LO SPIEGO IO

La pesca subacquea sportiva resta consentita oltre 500 metri dalle spiagge frequentate dai bagnanti. Entro quella distanza il rischio di incrocio tra sub e nuotatori è troppo alto. 200 metri rimane la soglia di balneazione generica, ma per la pesca in apnea il limite raddoppia e mezzo. 500 metri uguale distanza minima obbligatoria.

Quesito 492

Si può effettuare la pesca subacquea sportiva con fucile nelle ore notturne?

- a) no.
- b) sì, se il pescatore è segnalato da una sorgente di luce.
- c) sì, purché in prossimità di un'unità di appoggio.

TE LO SPIEGO IO

No, la pesca subacquea sportiva con fucile resta vietata nelle ore notturne, senza eccezioni. Sorgenti luminose o unità di appoggio non cambiano il divieto: il rischio di errore di mira e di impatto con bagnanti o altri sub resta troppo elevato al buio. Di notte il fucile sub rimane a bordo, spuntato.

Quesito 493

E' possibile l'uso della rete a circuizione per l'esercizio della pesca sportiva con unità da diporto?

- a) sì, per la pesca sportiva in ore notturne.
- b) sì, per la pesca sportiva in ore diurne.
- c) **no, non è possibile.**

TE LO SPIEGO IO

No, la rete a circuizione non è mai ammessa per la pesca sportiva con unità da diporto, né di giorno né di notte. È un attrezzo professionale, riservato alla pesca commerciale autorizzata. Lo sportivo usa canne, lenze, nasse nei limiti previsti. Le multe per circuizione amatoriale sono pesanti e si sommano al sequestro dell'attrezzatura.

Quesito 494

E' possibile praticare la pesca professionale a bordo delle unità da diporto?

- a) **no, non è possibile.**
- b) sì, a seguito di rilascio del previsto permesso di pesca.
- c) sì, è possibile.

TE LO SPIEGO IO

No, la pesca professionale non si può praticare da un'unità da diporto. Per pescare professionalmente serve un'unità da pesca regolarmente iscritta nei registri specifici e con licenze dedicate. Il diporto resta ricreativo per definizione: il permesso di pesca ricreativa non apre la porta alla vendita del pescato.

Quesito 495

L'esercizio della pesca subacquea sportiva è vietato a distanza inferiore a:

- a) 200 metri dalle spiagge frequentate da bagnanti.
- b) **100 metri dagli impianti fissi di pesca.**
- c) 500 metri dalle navi all'ancora in rada.

TE LO SPIEGO IO

La pesca subacquea sportiva resta vietata a distanza inferiore a 100 metri dagli impianti fissi di pesca (tonnare, reti da posta segnalate). Il divieto serve a non interferire con l'attività professionale in corso. 200 metri dalle spiagge e 500 dalle navi all'ancora sono altri parametri, ma la risposta specifica qui è 100 dagli impianti.

Quesito 496

La pesca subacquea sportiva può essere esercitata con l'uso di apparecchi ausiliari di respirazione?

- a) sì, in ogni caso.
- b) **no, mai.**
- c) sì, ma solo per la raccolta di coralli, molluschi e crostacei.

TE LO SPIEGO IO

No, la pesca subacquea sportiva non si esercita con apparecchi ausiliari di respirazione (bombole ARA). Il sub sportivo lavora in apnea: niente erogatori, niente rebreather. Il divieto vale in ogni caso, anche per raccolta di molluschi o coralli. L'unica eccezione resta la raccolta professionale con concessione, che non è mai sportiva.

Quesito 497

L'esercizio dell'attività di pesca sportiva (non subacquea) con l'unità da diporto:

- a) è soggetto a limiti di età.
- b) **è vietato a meno di 500 metri da unità in attività di pesca professionale.**
- c) non ammette l'uso di fonti luminose notturne, senza alcuna eccezione.

TE LO SPIEGO IO

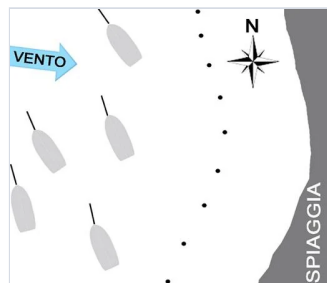
La pesca sportiva non subacquea da unità da diporto resta vietata a meno di 500 metri da unità in attività di pesca professionale. Così eviti di intralciare reti, palamiti e manovre di lavoro. I limiti di età non sono una restrizione generale, e le fonti luminose notturne sono ammesse con regole specifiche. 500 metri dai professionisti: la distanza di rispetto.

ORMEGGIO E DISORMEGGIO

49 DOMANDE · MANOVRA E CONDOTTA

Quesito 551

Mi accingo ad ancorare e osservo la situazione rappresentata in figura, ne deduco.



- a) la rotazione a Est delle unità alla fonda, qualora il vento cessasse.
- b) la rotazione verso Sud delle unità alla fonda, qualora il vento cessasse.
- c) la rotazione verso Ovest delle unità alla fonda, qualora il vento cessasse.

TE LO SPIEGO IO

Se le unità alla fonda sono orientate con la prua verso Est, significa che il vento soffia da Est, quindi al cessare del vento le barche ruoteranno verso Ovest seguendo corrente residua o inerzia. La chiave è leggere l'allineamento come testimone della direzione del vento in atto. Ovest resta la rotazione attesa in questa configurazione.

Quesito 552

Com'è composto un "corpo morto"?

- a) da un blocco di cemento posato sul fondo marino, a cui viene fissato il maniglione dell'ancora dell'unità.
- b) un blocco di cemento, posato sul fondo marino, a cui è fissato un anello ove viene agganciata una catena che presenta all'altra estremità un gavitello galleggiante in superficie.
- c) dalla parte inutilizzata della catena a bordo dell'unità navale a cui è attestato un maniglione dell'ancora.

TE LO SPIEGO IO

Il corpo morto è un blocco di cemento posato sul fondo, a cui è fissato un anello con catena che sale in superficie e termina in un gavitello galleggiante. Ti ormeggi al gavitello prendendo la cima dalla catenaria. Non è un'ancora né un pezzo di catena residua: è un ancoraggio permanente, gestito dal concessionario del campo boe.

Quesito 553

La manovra di avvicinamento a una boa d'ormeggio si effettua:

- a) facendo procedere l'unità navale a lento moto verso la boa, mantenendo la poppa al vento o alla corrente.
- b) facendo procedere l'unità navale a lento moto verso la boa, mantenendo la prua al vento o alla corrente.
- c) facendo procedere l'unità navale alla velocità di crociera verso la boa, mantenendo la poppa al vento o alla corrente.

TE LO SPIEGO IO

Ti avvicini alla boa d'ormeggio a lento moto, con la prua al vento o alla corrente. La prua al vento ti permette di fermarti con precisione al gavitello: la barca si arresta da sola quando riduci i giri. Con la poppa al vento perderesti controllo e finiresti oltre la boa. Prua controvento, gas dosato, prendi il gavitello in sicurezza.

Quesito 554

Un'unità si dice attraccata, quando:

- a) risulta assicurata alla banchina mediante i cavi d'ormeggio.
- b) ha filato un'ancora galleggiante.
- c) è ancorata mediante due ancore, a distanza di sicurezza dalla banchina.

TE LO SPIEGO IO

Un'unità è attraccata quando risulta assicurata alla banchina con i cavi d'ormeggio. Ancora galleggiante e doppio ancoraggio non sono attracco: quello è ancoraggio. Attracco uguale contatto con la banchina tramite cime. L'operazione di avvicinamento che porta all'attracco si chiama appunto attracco (o approdo), non ormeggio in senso stretto.

Quesito 555

Quale funzione svolgono principalmente i cavi di ormeggio denominati "spring"?

- a) immobilizzare l'unità dai movimenti in senso longitudinale.
- b) garantire un'adeguata immersione media dell'unità navale.
- c) garantire un'adeguata altezza di bordo libero.

TE LO SPIEGO IO

Gli spring sono cavi d'ormeggio che impediscono il movimento longitudinale della barca lungo la banchina (avanti-indietro). Traversini limitano lo scostamento laterale, cime di prua e poppa reggono le estremità. Altezza di bordo libero e immersione dipendono dal carico, non dai cavi. Senza spring, la barca slitta lungo la banchina al primo moto ondoso.

Quesito 556

Quale funzione svolgono principalmente i cavi di ormeggio denominati "traversini"?

- a) garantire un'adeguata altezza di bordo libero.
- b) non far scostare l'unità navale dalla banchina o da altra imbarcazione affiancata.**
- c) mantenere costante l'assetto dell'unità navale.

TE LO SPIEGO IO

I traversini tengono la barca accostata alla banchina o a un'altra imbarcazione affiancata: lavorano perpendicolarmente alla carena, impedendo lo scostamento laterale. Non riguardano bordo libero né assetto, che dipendono dal carico e dall'appiuamento. Senza traversini, la barca si allontana dal bordo e le cime diventano inutilmente tese.

Quesito 557

Nell'ormeggio con la poppa in banchina, si dispongono le cime di poppa in maniera incrociata:

- a) in presenza di risacca, al fine di evitare che la poppa possa muoversi lateralmente.**
- b) per mantenere ferma la prua dell'unità.
- c) per mantenere costante l'assetto dell'unità.

TE LO SPIEGO IO

Con poppa in banchina e risacca, incroci le cime di poppa per impedire che la poppa si muova lateralmente. Le cime che si incrociano formano un triangolo stabilizzante, assorbono meglio lo strattone e tengono la barca centrata nel posto. Non incrociare con mare piatto resta accettabile, ma con risacca diventa necessario.

Quesito 558

Il "doppino" è una cima di ormeggio:

- a) fatta ruotare attorno alla bitta in banchina per fissare successivamente i due capi alla bitta di bordo.**
- b) costituita da una coppia di cavi utilizzati per il rimorchio.
- c) sono le cime di poppa disposte incrociate.

TE LO SPIEGO IO

Il doppino è una cima fatta ruotare attorno a una bitta in banchina, con entrambi i capi fissati alle bitte di bordo. Ti permette di mollare dall'interno senza scendere in banchina, tirando uno dei due capi. Non è una coppia di cavi da rimorchio né sono cime di poppa incrociate. Utile soprattutto in transito o con equipaggio ridotto.

Quesito 559

Quale condizione è necessaria affinché un'unità possa decidere di ormeggiarsi in sicurezza a due boe?

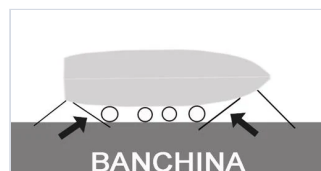
- a) che le due boe siano ubicate una a proravia e l'altra a poppavia dell'unità navale.**
- b) quando le due boe sono disposte trasversalmente all'unità.
- c) quando le due boe sono disposte entrambe a proravia dell'unità.

TE LO SPIEGO IO

Per ormeggiarsi in sicurezza a due boe, queste devono essere una a proravia e una a poppavia dell'unità. Così la barca resta bloccata sull'asse longitudinale e non gira. Disposte trasversalmente o entrambe a proravia, lascerebbero la poppa libera di scarrocciare. Due boe correttamente posizionate formano un vincolo stabile come una doppia ancora afforcata.

Quesito 560

In figura a fianco è indicata un'unità all'ormeggio "all'inglese", come sono denominati i cavi di ormeggio indicati dalle frecce?



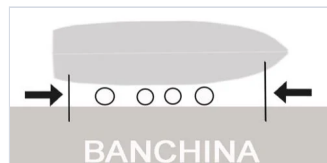
- a) calumo.
- b) mascone.
- c) spring.**

TE LO SPIEGO IO

Nell'ormeggio all'inglese (fianco alla banchina), i cavi che partono dal centro barca verso prua e poppa si chiamano spring. Calumo è la cima d'ancora; mascone resta una parte dello scafo. Gli spring lavorano in trazione opposta e bloccano lo scorrimento longitudinale. Sono i cavi più tirati dell'intero sistema di ormeggio.

Quesito 561

Con riferimento al disegno a fianco, con quale tipologia di cavi l'unità è ormeggiata?



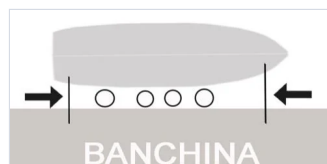
- a) spring di poppa e spring di prua.
- b) traversino di poppa e traversino di prua.**
- c) doppini.

TE LO SPIEGO IO

Se le cime illustrate lavorano perpendicolari alla banchina, partendo da prua e poppa, sono traversini di prua e di poppa. Gli spring avrebbero angolo diverso (obliquo verso il centro); i doppini ruotano sulla bitta. I traversini tengono la barca accostata, gli spring impediscono il movimento longitudinale. La geometria del disegno determina il nome.

Quesito 562

L'unità raffigurata può ritenersi correttamente ormeggiata?



- a) sì, perché i due traversini la tengono accostata alla banchina.
- b) no, perché senza uno "spring" di prua e uno "spring" di poppa può muoversi lungo l'asse longitudinale.**
- c) no, perché ha bisogno della "grippia".

TE LO SPIEGO IO

Senza uno spring di prua e uno di poppa la barca non è ormeggiata correttamente: si muove avanti e indietro lungo la banchina al minimo moto. I soli traversini tengono la barca accostata lateralmente, ma non longitudinalmente. La grippia è un accessorio d'ancora, non centra. Spring davanti e dietro restano obbligatori nell'ormeggio all'inglese serio.

Quesito 563

Lo "spring" è:

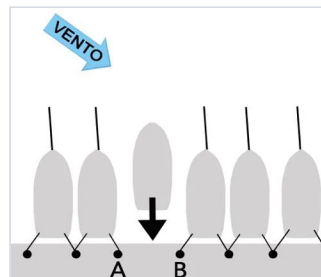
- a) nome alternativo delle cime di ormeggio.
- b) un cavo opzionale che può essere messo per sicurezza.
- c) il cavo d'ormeggio che da prua o dalla poppa dell'imbarcazione corre sulla banchina verso il centro barca, essenziale nell'ormeggio "all'inglese".**

TE LO SPIEGO IO

Lo spring è un cavo d'ormeggio che da prua o poppa corre sulla banchina verso il centro barca, essenziale nell'ormeggio all'inglese. Lavora in trazione opposta al cavo simmetrico, bloccando lo scorrimento longitudinale. Non è un nome alternativo per le cime generiche né un cavo opzionale: senza spring, all'inglese non sei ormeggiato davvero.

Quesito 564

Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va assicurata per prima?



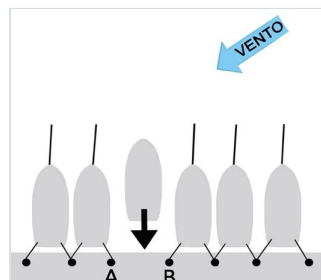
- a) quella sulla bitta B.
- b) quella sulla bitta A.**
- c) è indifferente.

TE LO SPIEGO IO

Nella figura, la cima di poppa da assicurare per prima è quella sulla bitta A: tipicamente la sopravvento o quella che lavora contro il vento che spinge la barca fuori dal posto. Fissando la cima che trattiene per prima, la barca resta controllata mentre sistemi il resto. L'ordine corretto previene lo scarroccio durante la manovra.

Quesito 565

Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va assicurata per prima?



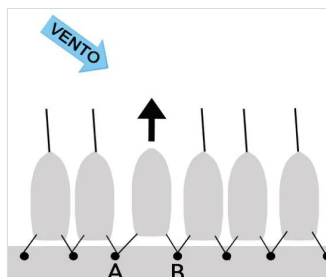
- a) quella sulla bitta B.**
- b) quella sulla bitta A.
- c) è indifferente.

TE LO SPIEGO IO

Qui la prima cima da assicurare è quella sulla bitta B: la logica resta sempre la stessa, fissi prima quella che trattiene contro vento o corrente. L'ordine dipende dalla geometria del disegno e dalla direzione della forza che spinge la barca fuori dal posto. Sbagliare ordine significa vedere la barca allontanarsi mentre annodi il resto.

Quesito 566

Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va liberata per prima volendo lasciare la banchina?



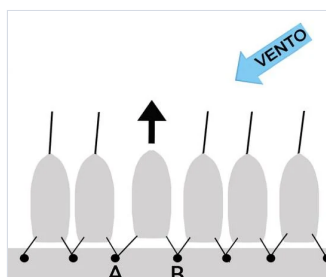
- a) quella sulla bitta B.
- b) quella sulla bitta A.
- c) è indifferente.

TE LO SPIEGO IO

Per lasciare la banchina, la prima cima da liberare è quella sulla bitta B: tipicamente la sottovento o quella che non ti serve più per controllare l'uscita. Mantieni fissata l'ultima che ti permette di governare la poppa o la prua mentre il motore spinge. Mollare in ordine sbagliato ti fa partire storto o scontrare col vicino.

Quesito 567

Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va liberata per prima volendo lasciare la banchina?



- a) quella sulla bitta B.
- b) quella sulla bitta A.
- c) è indifferente.

TE LO SPIEGO IO

Qui la prima da liberare è la cima sulla bitta A: stessa logica, si molla prima quella sottovento o quella che non serve per controllare l'uscita. L'ultima cima resta il tuo punto di pivot finché il motore ha preso l'abbrivio giusto. Ordine di mollaggio uguale ordine inverso di presa: la pianifica prima di iniziare.

Quesito 568

Il cavo di polipropilene è:

- a) impiegato solo per sagole galleggianti utilizzate per il salvataggio.
- b) adatto alle cime di ormeggio.
- c) adatto per le manovre delle unità a vela.

TE LO SPIEGO IO

Il cavo in polipropilene si usa solo per sagole galleggianti di salvataggio: è leggero e galleggia, ma ha resistenza agli urti e alla tenuta scarse, e con il sole si degrada. Non è adatto a ormeggi né a manovre veliche serie, dove servono poliestere o nylon. Polipropilene uguale sagola di salvataggio, punto.

Quesito 569

Il cavo di poliestere è utilizzato:

- a) per le cime di ormeggio.
- b) solo per sagole galleggianti utilizzate per il salvataggio.
- c) non è utilizzato.

TE LO SPIEGO IO

Il cavo in poliestere resta adatto alle cime d'ormeggio: ha alta resistenza, poca elasticità, tiene bene lo strappo e resiste ai raggi UV. È il tessile standard delle cime da banchina. Non è una sagola galleggiante (quello è polipropilene) e si usa moltissimo anche su barche da crociera e regata.

Quesito 570

La gassa d'amante è un nodo:

- a) utilizzato per unire due cavi aventi diverso diametro.
- b) che si usa per accorciare una cima di ormeggio.
- c) di grande tenuta, adatto per cavi di ormeggio.

TE LO SPIEGO IO

La gassa d'amante è un nodo di grande tenuta, adatto alle cime d'ormeggio: forma un occhiello fisso che non scorre e si scioglie facilmente anche sotto carico. Non unisce cavi di diametro diverso (quello è il nodo di scotta) né accorcia una cima (nodo margherita). La gassa d'amante resta il nodo principe del marinaio.

Quesito 571

Il nodo parlato:

- a) è utile per fissare i parabordi a pulpiti e draglie.
- b) si usa per accorciare una cima.
- c) adatto per assicurare l'ancora.

TE LO SPIEGO IO

Il nodo parlato fissa parabordi a pulpiti, draglie o ringhiere. È rapido da fare e regolabile in altezza. Non si usa per accorciare cime né per assicurare l'ancora, dove servono nodi a tenuta maggiore. Lo impari subito perché lo rifai venti volte ad ogni arrivo in marina quando sistemi i parabordi.

Quesito 572

Cos'è la trappa (o drappa)?

- a) la cima che nei marina unisce la catenaria alla banchina e funge da ormeggio verso il largo.
- b) la cima che nei marina unisce la catenaria alla banchina e funge da ormeggio verso poppa.
- c) un sinonimo per indicare la grippia.

TE LO SPIEGO IO

La trappa (o drappa) è la cima che, nei marina, unisce la catenaria posata sul fondo alla banchina e funge da ormeggio verso il largo. Tiri la trappa, recuperi la catenaria, la passi sulla bitta di prua: così ti ancori senza calare il ferro di bordo. Non è un sinonimo di grippia né un ormeggio di poppa.

Quesito 573

Come avvalersi del "bow thruster" intendendo ormeggiarsi in banchina sul proprio lato dritto?

- a) in accosto a sinistra, in modo da favorire la traslazione dell'unità parallelamente alla banchina.
- b) in accosto a dritta, in modo da favorire la traslazione dell'unità parallelamente alla banchina.
- c) non va mai azionato durante la manovra d'ormeggio.

TE LO SPIEGO IO

Per ormeggiarti in banchina sul lato dritto con l'aiuto del bow thruster, accosti a dritta: il thruster spinge la prua in direzione della banchina o la tiene lontana al bisogno, permettendoti la traslazione parallela. In accosto a sinistra non avrebbe senso. Il bow thruster si aziona sempre durante la manovra, per dosare gli ultimi centimetri.

Quesito 574

Qual è lo strumento utilizzato per misurare la velocità delle unità?

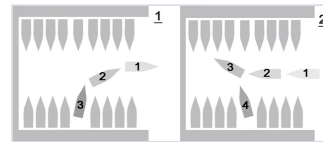
- a) solcometro.
- b) anemometro.
- c) ecoscandaglio.

TE LO SPIEGO IO

Il solcometro è lo strumento che misura la velocità dell'unità (rispetto all'acqua). Anemometro misura il vento, ecoscandaglio la profondità. Il solcometro lavora attraverso una ruotina sott'acqua o sensori a ultrasuoni. Il dato che fornisce (STW) resta la tua velocità vera nell'acqua, diversa dalla SOG del GPS che è rispetto al fondo.

Quesito 575

Dovendo accostare di poppa, con un'unità munita di una sola elica destrorsa, quale manovra conviene:



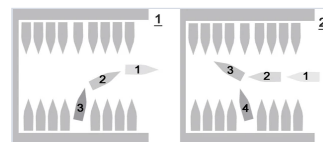
- a) la manovra n. 1.
- b) la manovra n. 2.
- c) è indifferente.

TE LO SPIEGO IO

Con elica destrorsa, in retromarcia la poppa tende a cadere a sinistra per effetto evolutivo. La manovra n. 2 sfrutta questa caduta naturale per accostare: imposti l'ingresso in modo che la poppa rotoli sul lato giusto. La n. 1 ti costringerebbe a combattere contro l'elica. Destrorsa uguale poppa a sinistra in retro.

Quesito 576

Dovendo accostare di poppa con un'unità munita di una sola elica sinistrorsa, quale manovra conviene rispetto a quelle proposte nelle figure:



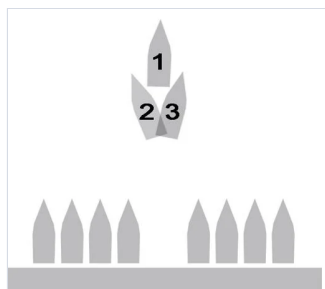
- a) la manovra n. 1.
- b) la manovra n. 2.
- c) è indifferente.

TE LO SPIEGO IO

Con elica sinistrorsa, in retromarcia la poppa cade a destra (opposto alla destrorsa). La manovra n. 1 sfrutta questa caduta a dritta per accostare in sicurezza. Sinistrorsa uguale poppa a dritta: ogni barca la senti dal primo colpo di retromarcia, e da lì imposti tutte le manovre di poppa in banchina.

Quesito 577

Dovendo raggiungere la banchina con la poppa a bordo di una unità dotata di una sola elica sinistrorsa, è più conveniente assumere quale posizione di partenza:



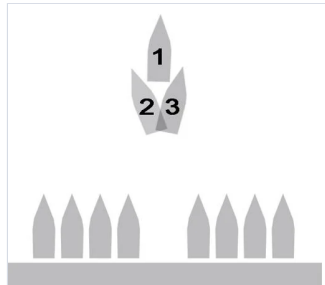
- a) la posizione 1.
- b) la posizione 2.
- c) la posizione 3.

TE LO SPIEGO IO

Con elica sinistrorsa e banchina da raggiungere di poppa, conviene partire dalla posizione 3: l'effetto evolutivo in retro porterà la poppa a dritta, e da quella posizione arrivi ben allineato al posto barca. Posizione 1 o 2 ti farebbero lavorare contro l'elica. Scegli la posizione iniziale in base al senso di rotazione dell'elica.

Quesito 578

Dovendo raggiungere la banchina con la poppa a bordo di una unità dotata di una sola elica destrorsa, è più conveniente assumere quale posizione di partenza:



- a) la posizione 1.
- b) la posizione 2.
- c) la posizione 3.

TE LO SPIEGO IO

Con elica destrorsa e banchina da raggiungere di poppa, la posizione 2 resta la più favorevole: l'effetto evolutivo in retro porta la poppa a sinistra, e partendo da lì arrivi allineato al posto. Destrorsa uguale poppa a sinistra in retro. Memorizza questa coppia e le manovre di ormeggio di poppa diventano prevedibili.

Quesito 579

Per effettuare un corretto accosto di poppa alla banchina:

- a) si retrocede perpendicolarmente alla banchina presentando il mascone e correggendo solo col timone.
- b) con elica sinistrorsa, si retrocede perpendicolarmente alla banchina presentando il giardinetto di dritta alla banchina.
- c) con elica destrorsa, si retrocede perpendicolarmente alla banchina correggendo con il timone a sinistra.

TE LO SPIEGO IO

Con elica sinistrorsa (poppa che cade a dritta in retro) retrocedi perpendicolarmente alla banchina presentando il giardinetto di dritta alla banchina: l'effetto evolutivo ti porta la poppa proprio verso quel lato. Correggere con il solo timone resta insufficiente; con elica destrorsa e timone a sinistra esagereresti la caduta. Presenta il giardinetto giusto al momento giusto.

Quesito 580

L'operazione di avvicinamento a una banchina o a un galleggiante è conosciuta sotto il nome di:

- a) tonneggio.
- b) attracco.
- c) bordeggio.

TE LO SPIEGO IO

L'operazione di avvicinamento a una banchina o galleggiante si chiama attracco. Tonneggio è lo spostamento della barca con cime tirate a braccio in porto. Bordeggio è la navigazione di bolina a vela con virate successive. L'attracco è la fase finale dell'arrivo, dove serve pazienza, parabordi pronti e cime sistemate.

Quesito 581

Per accostarsi di fianco (all'inglese) a una banchina con un'unità dotata di un'unica elica destrorsa:

- a) se aziono il motore in marcia indietro avvicino la prua alla banchina.
- b) l'unità si muove parallelamente alla banchina.
- c) con la banchina a sinistra, si dà marcia indietro con il mascone di sinistra alla banchina, avvicinando la poppa e arrestando l'abbrivio.

TE LO SPIEGO IO

Con elica destrorsa e banchina a sinistra, dai marcia indietro con il mascone di sinistra verso la banchina: la poppa cade a sinistra e si avvicina, arrestando l'abbrivio. Senza questo trucco saresti fuori allineamento. Retromarcia uguale prua che si allontana non è vero sulle monoelica: l'elica comanda più del timone a basse velocità.

Quesito 582

Volendo ruotare sul posto da fermo, sfruttando contemporaneamente gli effetti evolutivi di elica e timone:

- a) in marcia avanti, non agisce la corrente respinta sul timone.
- b) con elica sinistrorsa, in marcia avanti mettiamo il timone a dritta, accostando decisamente a dritta.**
- c) con elica destrorsa, in marcia indietro mettiamo il timone a dritta.

TE LO SPIEGO IO

Con elica sinistrorsa e timone a dritta in marcia avanti, la corrente respinta sul timone e l'effetto evolutivo dell'elica collaborano: la barca ruota decisamente a dritta. Con elica destrorsa in retro e timone a dritta gli effetti si opporrebbero. La rotazione sul posto si ottiene combinando elica e timone nel senso giusto.

Quesito 583

Per assicurare l'unità ad un gavitello, ci si lega:

- a) alla cima sotto il gavitello.**
- b) all'anello sulla sommità del gavitello.
- c) come mi conviene indifferentemente, in quanto sono valide entrambe le soluzioni di cui alle risposte suddette.

TE LO SPIEGO IO

Per assicurarti a un gavitello, ti legghi alla cima sotto il gavitello (la catenaria o la trappa che sale dal fondo). L'anello sulla sommità resta solo un riferimento visivo, non una bitta strutturale. Se tiri dall'anello di superficie, ti stacchi al primo strappo serio. La cima sotto il gavitello è il punto di forza vero.

Quesito 584

Come si misura la lunghezza di un rimorchio?

- a) dalla prora del rimorchiatore alla prora dell'ultima unità rimorchiata.
- b) dalla poppa del rimorchiatore alla poppa dell'ultima unità rimorchiata.**
- c) dalla prora del rimorchiatore alla poppa dell'ultima unità rimorchiata.

TE LO SPIEGO IO

La lunghezza di un rimorchio si misura dalla poppa del rimorchiatore alla poppa dell'ultima unità rimorchiata. Include quindi il cavo di traino più la barca trainata. Misurazioni prua-prua o prua-poppa sottostimano o sovrastimano. La definizione serve per segnalazione obbligatoria di unità in rimorchio e per luci e forme.

Quesito 585

In avvicinamento in una rada, si deve:

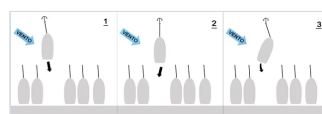
- a) tenere il motore con la marcia inserita al minimo dei giri
- b) procedere con cautela, se necessario inserendo e disinserendo la marcia per garantire una velocità contenuta**
- c) non ci sono limiti di velocità

TE LO SPIEGO IO

In avvicinamento in rada procedi con cautela, inserendo e disinserendo la marcia per mantenere velocità contenuta. Motore al minimo inserito ti porta comunque a 2-3 nodi, spesso troppo se la rada è affollata. L'assenza di limiti non è vera: il rispetto degli ancorati e l'onda della tua barca impongono andatura lentissima.

Quesito 586

Nella situazione di vento illustrata, qual è la manovra di approccio alla banchina più corretto?



- a) immagine 1**
- b) immagine 2
- c) immagine 3

TE LO SPIEGO IO

Nella situazione illustrata, la manovra corretta resta l'immagine 1: avvicinamento con prua al vento, velocità dosata, così la barca si ferma da sola al momento di affiancare la banchina. Le immagini 2 e 3 tipicamente mostrano approcci sopravvento o con angoli sbagliati che non permettono il controllo finale. Prua al vento rimane sempre la base.

Quesito 587

Navigando all'interno di una rada, si deve tenere conto:

- a) che l'onda formata dalla propria imbarcazione può creare una situazione di disturbo o pericolo per le altre unità all'ancora.**
- b) che è opportuno transitare sempre in prossimità della poppa delle unità all'ancora.
- c) che le manovre effettuate in velocità rendono più evidenti le proprie intenzioni.

TE LO SPIEGO IO

In rada tieni conto che l'onda generata dalla tua barca può disturbare o danneggiare le unità all'ancora. Velocità e scia contenute sono obbligatorie: non è cortesia, è sicurezza. Transitare dietro poppa delle ancorate o fare manovre veloci per farsi capire sono idee sbagliate. Onda bassa uguale rispetto della rada, sempre.

Quesito 588

Relativamente ad un motore fuoribordo, bisogna sapere che:

- a) regolando con il "TRIM" il piede verso l'alto si determina un'elevazione della prora rispetto alla superficie del mare.
- b) i cilindri sono raffreddati ad aria.
- c) regolando con il "TRIM" il piede verso l'alto si determina un abbassamento della prora rispetto alla superficie del mare.

TE LO SPIEGO IO

Sul fuoribordo, regolando il trim verso l'alto (piede che si allontana dalla carena), la prora si alza rispetto alla superficie del mare: trim positivo, utile in planata per ridurre resistenza. Verso il basso la prua si abbassa, utile in uscita o con mare formato di prua. I cilindri sono raffreddati ad acqua, non ad aria.

Quesito 589

Quando il TRIM è tutto basso si dice che l'assetto è:

- a) tutto in positivo e serve ad alzare la prua con mare formato in poppa.
- b) tutto in negativo e serve per dare maggiore spinta iniziale per raggiungere l'assetto di planata.
- c) neutrale.

TE LO SPIEGO IO

Trim tutto basso significa assetto negativo: piede dentro, prua bassa. Serve per dare maggiore spinta iniziale in fase di accelerazione, così raggiungi la planata più velocemente. Una volta in planata, alzi il trim per ottimizzare consumi e velocità. Con trim alto in accelerazione, la prua si solleva troppo e perdi potenza.

Quesito 590

Ci troviamo in una condizione di rotta di collisione; di norma, l'unità con diritto di precedenza deve:

- a) accelerare con la propria unità in modo da scapolare quanto prima possibile l'altra unità che ha dato la precedenza.
- b) ridurre la velocità.
- c) mantenere rotta e velocità costante, accertandosi che l'altra unità dia la precedenza.

TE LO SPIEGO IO

In rotta di collisione, l'unità con diritto di precedenza mantiene rotta e velocità costanti, accertandosi che l'altra dia effettivamente la precedenza. Accelerare o rallentare confonderebbe l'altra barca e renderebbe imprevedibile la situazione. La regola rimane chiara: privilegiata uguale prevedibile, non manovra finché non diventa indispensabile per evitare l'urto.

Quesito 591

Come bisogna presentarsi nella manovra per la presa di gavitello?

- a) sopravvento al gavitello.
- b) con vento al traverso e gavitello di prora.
- c) sottovento al gavitello.

TE LO SPIEGO IO

Per prendere un gavitello ti presenti sottovento al gavitello, così il vento frena la barca mentre ti avvicini e ti permette di fermarti con la cima già presa. Sopravvento spingeresti oltre la boa; vento al traverso ti farebbe scarrocciare lateralmente. Sottovento resta la posizione di controllo, sempre.

Quesito 592

L'ancora galleggiante:

- a) serve a limitare l'intraversamento dell'unità.
- b) non serve utilizzarla in caso di cattivo tempo.
- c) serve a recuperare a bordo l'ancora incattivita.

TE LO SPIEGO IO

L'ancora galleggiante serve a limitare l'intraversamento dell'unità: la tieni per poppa o per prua in caso di cattivo tempo, e la resistenza idrodinamica mantiene la barca allineata al mare. Non è per bonaccia, e non recupera ancora incattivite (quella è la grippia). Utile in deriva forzata con onda al traverso.

Quesito 593

L'ancora galleggiante:

- a) è utilizzata in assenza di deriva e scarroccio.
- b) è adatta all'utilizzo in prossimità della costa sottovento.
- c) non è adatta con profondità del mare troppo elevate.

TE LO SPIEGO IO

L'ancora galleggiante resta adatta all'uso in prossimità della costa sottovento, quando hai bisogno di rallentare la deriva verso terra e mantenere la prua al mare in attesa di soccorso. In assenza di deriva non servirebbe a nulla, e con profondità elevate lavora benissimo (non tocca il fondo). Costa sottovento uguale scenario tipico.

Quesito 594

L'utilizzo dell'ancora galleggiante è vantaggioso in caso di:

- a) profondità troppo elevate e in assenza di deriva e scarroccio.
- b) profondità troppo elevate e in presenza di scarroccio.
- c) profondità troppo elevate e in presenza di deriva.

TE LO SPIEGO IO

L'ancora galleggiante risulta utile quando la profondità è troppo elevata per dare fondo a un'ancora tradizionale e la barca sta scarrocciando. Lavora sulla resistenza idrodinamica, non tocca il fondo: ti frena il drift e allinea la prua o la poppa al mare. Senza scarroccio in atto, non ha funzione.

Quesito 595

Generalmente, la funzione del "TRIM" in un motore fuoribordo determina l'innalzamento della prua dell'unità per un angolo compreso tra la superficie del mare e il piano:

- a) laterale dell'unità stessa.
- b) trasversale dell'unità stessa.
- c) **orizzontale dell'unità stessa.**

TE LO SPIEGO IO

Il trim del fuoribordo modifica l'angolo tra la superficie del mare e il piano orizzontale dello scafo. Sollevare la prua significa aumentare quell'angolo per portare la barca in planata o ridurre resistenza idrodinamica. Piani laterale o trasversale non sono coinvolti. Il trim lavora sull'asse di beccheggio, ovvero l'inclinazione longitudinale.

Quesito 596

In generale il solcometro (comunemente detto anche log):

- a) **fornisce il dato di velocità e di cammino percorso in un dato tempo.**
- b) misura il solco lasciato dalla carena della nave nel suo moto in avanti.
- c) è un contachilometri percorsi che li trasforma in miglia.

TE LO SPIEGO IO

Il solcometro (log) fornisce il dato di velocità rispetto all'acqua e il cammino percorso in un dato tempo. Non misura il solco della carena nel senso letterale, e non è un contachilometri convertito in miglia. STW (speed through water) resta il parametro che leggi: diverso dalla SOG del GPS, che è rispetto al fondo.

Quesito 597

Lo scandaglio elettronico è denominato:

- a) solcometro.
- b) **ecoscandaglio.**
- c) elettro-scandaglio.

TE LO SPIEGO IO

Lo scandaglio elettronico si chiama ecoscandaglio: emette un segnale acustico verso il fondo e misura il tempo di ritorno dell'eco per calcolare la profondità. Solcometro misura la velocità, non la profondità. Elettroscandaglio non è un termine ufficiale. L'ecoscandaglio resta il più importante strumento di sicurezza subito dopo il GPS.

Quesito 598

Quando il dato della velocità fornito dal solcometro (comunemente detto anche log) non è attendibile:

- a) in caso di presenza di vento.
- b) **in caso di presenza di corrente.**
- c) non è vero, è sempre attendibile perché tiene conto di deriva e scarroccio.

TE LO SPIEGO IO

Il solcometro non è attendibile in presenza di corrente: misura la velocità rispetto all'acqua, ma se l'acqua stessa si muove rispetto al fondo, la tua SOG reale risulta diversa. Il vento non lo disturba direttamente (disturba la barca, non il log). Quando il GPS e il solcometro divergono, è la corrente che stai attraversando.

Quesito 599

Il solcometro (comunemente detto anche log) misura la velocità:

- a) **propria o propulsiva, cioè quella prodotta dalle eliche.**
- b) rispetto alla superficie dell'acqua.
- c) effettiva, cioè quella rispetto al fondo del mare.

TE LO SPIEGO IO

Il solcometro misura la velocità propria (o propulsiva), cioè quella prodotta dalle eliche rispetto all'acqua, nota come STW. Non misura la velocità effettiva rispetto al fondo (quella è la SOG, data dal GPS). In assenza di corrente, STW e SOG coincidono; in presenza, divergono. Il log lavora sull'acqua, non sul fondo.

PRECAUZIONI ALL'INGRESSO E ALL'USCITA DEI PORTI

21 DOMANDE · MANOVRA E CONDOTTA

Quesito 445

Qual è la sanzione amministrativa prevista per coloro che superano i limiti di velocità previsti per la navigazione negli specchi d'acqua portuali?

- a) il pagamento di una somma da 414 euro a 2.066 euro.
- b) il pagamento di una somma da 2775 a 11.017 euro.
- c) non è prevista una sanzione pecuniaria.

TE LO SPIEGO IO

Chi supera i limiti di velocità nelle acque portuali paga una sanzione da 414 a 2.066 euro. È la stessa fascia prevista per le violazioni delle ordinanze balneari. In porto la velocità massima è di solito 3 nodi, e un controllo della Guardia Costiera con GPS registra in automatico. Entri piano, sempre.

Quesito 446

Esiste un limite di velocità per un'unità da diporto in transito all'interno di un porto?

- a) sì, è la velocità minima prima di entrare in planata.
- b) no, non esiste.
- c) sì, è stabilito dall'Autorità marittima di giurisdizione, generalmente 3 nodi.

TE LO SPIEGO IO

Sì, esiste un limite di velocità nei porti, stabilito dall'Autorità marittima competente: generalmente 3 nodi. La regola serve a proteggere altre unità ormeggiate, manovre in corso e personale a bordo. Dire che il limite è la velocità minima prima della planata resta una scusa che non regge. 3 nodi rimane la soglia di riferimento.

Quesito 447

In quali porti bisogna tenere la dritta sia entrando sia uscendo?

- a) in nessun porto.
- b) in tutti, eccetto Genova.
- c) nei porti come disciplinato con ordinanza dell'Autorità marittima.

TE LO SPIEGO IO

Devi tenere la dritta entrando e uscendo nei porti in cui l'ordinanza dell'Autorità marittima lo prescrive: non è una regola universale, dipende dalla Capitaneria locale. Alcuni porti hanno corsie di marcia obbligatorie, altri no. Prima di entrare in un porto nuovo, leggi l'ordinanza vigente o chiedi via VHF.

Quesito 448

In quali porti bisogna dare la precedenza alle unità che escono su quelle che entrano?

- a) in tutti i porti in cui così stabilisca il regolamento dell'Autorità marittima.
- b) in tutti i porti.
- c) in nessun porto.

TE LO SPIEGO IO

La precedenza alle unità in uscita vale in tutti i porti in cui lo stabilisce il regolamento dell'Autorità marittima. Non risulta automatica ovunque, ma resta pratica quasi universale: chi esce ha meno spazio di manovra e priorità di passaggio. Verifica sempre l'ordinanza locale, ma in dubbio lascia passare chi esce.

Quesito 449

Entrando in un porto commerciale, privo di attrezzature da diporto, di norma dobbiamo avvisare:

- a) l'Autorità marittima.
- b) non dobbiamo avvisare nessuno.
- c) il concessionario del servizio di rimorchio.

TE LO SPIEGO IO

Entrando in un porto commerciale privo di attrezzature da diporto, avvisi l'Autorità marittima via VHF sul canale di ascolto (di solito 16 o 14). La Capitaneria ti assegna un posto o ti dà istruzioni. Il concessionario del rimorchio non è l'interlocutore: quello gestisce le manovre delle navi. Non avvisare nessuno resta un errore grave.

Quesito 450

Salvo le ordinanze locali, di norma, in prossimità dell'ingresso di un porto:

- a) diamo precedenza alle manovre delle navi di grande dimensioni.
- b) di notte, i fanali in testata ai moli emettono luce fissa verde per via libera.
- c) se con scarsa visibilità, segnaliamo la nostra presenza con 2 suoni brevi.

TE LO SPIEGO IO

In prossimità dell'ingresso di un porto, dai sempre precedenza alle manovre delle navi di grandi dimensioni: hanno spazio minimo di manovra, inerzia enorme e nessuna capacità di deviare all'ultimo. I fanali di testata sono rossi e verdi (non fissi verde per via libera), e con scarsa visibilità emetti un suono prolungato, non due brevi.

Quesito 451

Accingendosi all'ingresso in un porto italiano, in navigazione notturna, e rilevando i fanali dell'imboccatura in modo che il verde sia sulla propria sinistra e il rosso sia sulla propria dritta:

- a) si deve cambiare rotta perché si sta andando contro il molo foraneo.
- b) ci si deve tenere sulla dritta in modo da non ostacolare l'eventuale uscita di altre unità.
- c) è possibile procedere su questa rotta d'ingresso perché non si rilevano unità in uscita.

TE LO SPIEGO IO

Se entrando in porto di notte vedi il verde sulla tua sinistra e il rosso sulla tua dritta, sei fuori rotta: in Italia i fanali sono verde a dritta (lato sinistro entrando) e rosso a sinistra (lato destro entrando) guardando dal largo. Con quella configurazione stai puntando contro il molo foraneo. Cambi rotta subito.

Quesito 452

Di giorno come si presenta l'ingresso dell'imboccatura di un porto?

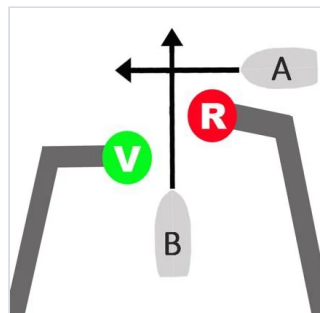
- a) due torrette o colonnine: rossa a sinistra e gialla a dritta.
- b) due torrette o colonnine: rossa a sinistra verde a dritta.
- c) due torrette o colonnine: verde a sinistra e rossa a dritta.

TE LO SPIEGO IO

Di giorno l'imboccatura di un porto si riconosce dalle due torrette o colonnine: rossa a sinistra e verde a dritta, viste da largo. È la stessa logica dei fanali notturni: verde a dritta, rosso a sinistra. Memorizzare verde uguale destra entrando ti evita ogni dubbio quando ti avvicini in pieno sole o in controluce.

Quesito 453

Salvo le ordinanze locali, di norma quale delle due imbarcazioni in figura a lato ha il diritto di precedenza?



- a) l'unità A, perché proviene da dritta.
- b) l'unità A, perché è in fase di avvicinamento all'imboccatura del porto.
- c) l'unità B, perché sta uscendo dal porto.

TE LO SPIEGO IO

L'unità in uscita dal porto ha diritto di precedenza, indipendentemente dalla sua provenienza rispetto al quadrante dritta-sinistra. In uscita c'è meno spazio, meno visibilità e più inerzia. La regola della dritta non si applica nelle acque portuali dove prevale la priorità all'uscente. Fuori porto si torna alle regole generali.

Quesito 454

Salvo le ordinanze locali, a che distanza dall'ingresso del porto è buona norma ridurre la velocità di un'imbarcazione da diporto?

- a) dipende dalle dimensioni della nostra unità da diporto.
- b) a 1000 metri.
- c) a 500 metri.

TE LO SPIEGO IO

A 500 metri dall'ingresso del porto resta buona norma ridurre la velocità. In quella fascia aumentano le unità, le manovre e la congestione. 1.000 metri è troppo presto, e aspettare di essere dentro è troppo tardi. 500 metri di anticipo ti permettono di scendere a 3 nodi con calma e dare la precedenza a chi esce.

Quesito 455

Salvo le ordinanze locali, a quale velocità è buona norma entrare in porto?

- a) 4 nodi per le unità a motore e 2 nodi per le unità a vela.
- b) 3 nodi.**
- c) in base al tempo, alla visibilità ed alle dimensioni dell'unità, ad una velocità compresa tra 4 nodi e 10 nodi.

TE LO SPIEGO IO

La velocità buona per entrare in porto resta 3 nodi. È la soglia standard fissata dalla maggior parte delle ordinanze. 4 per i motori e 2 per le vele rimane una distinzione inventata; 4-10 nodi è troppo aggressivo in zona portuale. 3 nodi è la velocità di manovra controllata: timone preciso, stop immediato se serve.

Quesito 456

Salvo ordinanze locali, di norma è possibile entrare in un porto navigando a vela?

- a) sì, ma riducendo la velatura in modo da sviluppare un'andatura ridotta.
- b) sì, è sempre possibile.
- c) no, non è possibile.**

TE LO SPIEGO IO

Di norma non si entra in porto a vela: la limitata manovrabilità della vela in spazi stretti risulta incompatibile con le manovre di ormeggio in banchina o con il traffico di altre unità. Ridurre la velatura non basta. Accendi il motore prima di entrare, tieni una vela pronta come backup ma procedi a motore.

Quesito 457

Come viene segnalato di notte l'ingresso di un porto?

- a) 2 fanali rossi a 800 m dall'ingresso e 2 fanali verdi in prossimità dell'ingresso.
- b) 2 fanali: verde sulla dritta e rosso sulla sinistra.**
- c) 2 fanali: verde e rosso o verde e bianco sormontati da una luce gialla a lampi.

TE LO SPIEGO IO

Di notte l'imboccatura di un porto si segnala con due fanali: verde sulla dritta e rosso sulla sinistra entrando dal largo. Combinazioni con luce gialla a lampi riguardano altri segnali (pericoli isolati, segnali speciali). Due rossi a 800 metri e verdi all'imboccatura non sono previsti. Verde a dritta, rosso a sinistra: la coppia classica.

Quesito 458

Salvo le ordinanze locali, volendo entrare in porto, verso quale fanale si deve condurre la propria unità?

- a) verso il fanale verde.**
- b) verso il fanale rosso, in qualsiasi condizioni di moto effettivo.
- c) verso il fanale verde o rosso, l'importante è ridurre la velocità e dare la precedenza alle unità in uscita.

TE LO SPIEGO IO

Per entrare in porto, conduci la barca verso il fanale verde: è sulla dritta dell'ingresso e la tua rotta corretta ti porta a lasciarlo sulla tua sinistra mentre entri. Se punti al rosso, sei contromano. La regola resta sempre la stessa, notte e giorno: verde come riferimento d'ingresso, rosso lo tieni alla tua destra solo dopo aver impegnato il canale.

Quesito 459

In uscita dal porto, nel dubbio di non essere visto da altre imbarcazioni, come ci si comporta?

- a) emettendo 5 suoni brevi (segnale di pericolo).
- b) emettendo 1 suono prolungato e ascoltando l'eventuale risposta.**
- c) emettendo 2 suoni lunghi e 2 brevi.

TE LO SPIEGO IO

In uscita dal porto, in dubbio di non essere visto, emetti un suono prolungato e ascolti l'eventuale risposta. È il segnale previsto dal regolamento per zone con visibilità limitata o curve cieche. Cinque suoni brevi sono segnale di pericolo imminente, non di avviso. Due lunghi e due brevi non rientra nel codice standard.

Quesito 460

Conseguentemente all'ormeggio da me compiuto e del conseguente moto ondoso generato, l'unità ormeggiata al mio fianco patisce dei danni per aver urtato contro la banchina. Pertanto, il danneggiato:

- a) ha diritto al risarcimento del danno stante l'irregolare condotta della navigazione e la conseguente responsabilità per urto tra navi, anche se dovuto al solo moto ondoso.**
- b) ha diritto al risarcimento solo se il danno patito sia conseguenza di un urto per contatto fisico diretto di nave contro nave.
- c) ha torto poiché la sua unità non avrebbe urtato in banchina se egli si fosse prodigato per assicurare adeguatamente i suoi ormeggi nel mentre che mi accingevo ad ormeggiare la mia unità.

TE LO SPIEGO IO

Se il moto ondoso generato dal tuo ormeggio danneggia un'unità vicina che urta la banchina, il danneggiato ha diritto al risarcimento per responsabilità da urto tra navi, anche senza contatto fisico diretto. La condotta irregolare (velocità eccessiva in porto) è la causa. Ormeggiare piano rimane obbligatorio anche per evitare questo tipo di denunce.

Quesito 461

Fatte salve le ordinanze locali, come deve comportarsi l'unità che transita nei 500 metri antistanti l'ingresso del porto?

- a) valgono le normali regole di precedenza.
- b) deve dare la precedenza alle unità in entrata e in uscita dal porto.**
- c) se è a vela ha diritto di precedenza.

TE LO SPIEGO IO

Nei 500 metri antistanti l'ingresso del porto, un'unità in transito deve dare la precedenza alle unità in entrata e in uscita. È una fascia di rispetto dove le regole generali di precedenza (dritta, vele) cedono alla priorità delle manovre portuali. Se stai semplicemente costeggiando, allarghi la rotta per non incrociare i flussi.

Quesito 462

Per il demanio marittimo non in regime di concessione destinato alla navigazione e al trasporto marittimo, la riserva per gli accosti alle unità da diporto in transito è disciplinata:

- a) con ordinanza del Capo del circondario marittimo competente.**
- b) dal Prefetto.
- c) dal Ministero delle Infrastrutture.

TE LO SPIEGO IO

Per il demanio marittimo non in regime di concessione, la riserva per accosti di transito alle unità da diporto viene disciplinata con ordinanza del Capo del circondario marittimo competente. Non è il Prefetto (autorità civile diversa) né il Ministero delle Infrastrutture (livello centrale). Capo del circondario uguale Capitaneria locale.

Quesito 463

Quale affermazione è corretta?

- a) un'unità che naviga lungo un canale deve, quando è possibile e non comporta pericolo, mantenersi vicino al limite di destra rispetto alla propria rotta.**
- b) è consentita la pesca nell'ambito dei bacini portuali.
- c) all'interno dei campi boe è consentito l'ancoraggio.

TE LO SPIEGO IO

Un'unità in navigazione lungo un canale deve, quando possibile e senza pericolo, mantenersi vicino al limite destro rispetto alla propria rotta (tieni la dritta). La pesca nei bacini portuali non risulta consentita, e l'ancoraggio nei campi boe è vietato. Dritta in canale uguale regola di buon senso marinaro, universalmente applicata.

Quesito 464

I concessionari delle strutture dedicate alla nautica da diporto devono riservare ormeggi in transito:

- a) per la durata di 24 ore.
- b) per la durata di 48 ore.
- c) per la durata di 72 ore.**

TE LO SPIEGO IO

I concessionari di strutture per la nautica da diporto devono riservare ormeggi in transito per 72 ore. Resta la soglia minima garantita al diportista in transito che arriva senza prenotazione. 24 o 48 ore sarebbero sotto la norma. Dopo le 72 ore, il concessionario può rifiutare il proseguimento senza prenotazione regolare.

Quesito 465

Gli ormeggi riservati alle persone con disabilità:

- a) quando non impegnati a tale fine, possono essere occupati da altra unità, con l'obbligo di essere liberati in caso di richiesta di portatore di handicap comunicata al concessionario almeno 24 ore prima.**
- b) non possono mai essere occupati da altra unità.
- c) possono essere occupati solo da natanti per trascorrere la notte.

TE LO SPIEGO IO

Gli ormeggi riservati alle persone con disabilità, quando non impegnati, possono essere occupati da altra unità, ma l'obbligo di liberarli scatta su richiesta del portatore di handicap comunicata al concessionario almeno 24 ore prima. Non sono mai intoccabili, e non restano riservati solo al pernottamento. 24 ore di preavviso è la finestra prevista.

FONTI E COLOPHON

Le domande di questo fascicolo sono l'elenco ufficiale pubblicato con il **DD n. 131 del 31/05/2022**. Il testo dei quesiti e delle risposte non è stato modificato: ciò che aggiungiamo è la spiegazione, scritta dal Capitano di Nauticalize.

La prova d'esame base è di **20 quesiti in 30 minuti**, si supera con almeno 16 risposte corrette, e la ripartizione per materia è quella dell'**Allegato C del DM 10 agosto 2021 n. 323**. L'integrazione vela è di 5 quesiti in 15 minuti con soglia 4. La patente D1 è di 15 quesiti in 30 minuti con soglia 12 e ha una propria banca (**DD n. 62 del 18/04/2025**).

Fascicolo generato il **17/09/2026** dalla banca aggiornata al **2026-04-19**. Allenati gratis su **nauticalize.com/quiz/** — nessuna registrazione, nessuna pubblicità.

Nauticalize · nauticalize.com · Il tuo magazine per vivere il mare.