

QUIZ MANOVRE A VELA

Virata, abbattuta, riduzione di vela, ormeggio e uomo a mare sotto vela: questo tema è il fare, non il sapere. Le domande ministeriali descrivono una situazione e ti chiedono cosa fai — che è esattamente quello che ti chiede il mare quando il vento gira e sei tu ad avere la barra in mano.

65 DOMANDE UFFICIALI

FONTE DD N. 131 DEL 31/05/2022

GRATIS, SENZA REGISTRAZIONE

INDICE

MANOVRE DELLE UNITA' A VELA

65

MANOVRE DELLE UNITA' A VELA

65 DOMANDE · MANOVRE A VELA

Quesito 186

Per "sventare" si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la prua al vento o a mollare le scotte, in modo che le vele non siano portanti

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Sventare significa proprio questo: portare la prua al vento oppure mollare le scotte finché le vele non fileggiano e smettono di spingere. La barca perde potenza in un attimo. Usi questa tecnica quando vuoi rallentare di colpo, prima di un ormeggio o se una raffica ti prende impreparato. Se il vento rinforza, sventare ti regala due secondi preziosi per decidere la prossima mossa.

Quesito 187

Per "sventare" si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la poppa al vento.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Sventare non ha nulla a che vedere con la poppa al vento. Sventi quando porti la prua al letto del vento o quando molli le scotte e lasci fileggiare le vele. Con la poppa al vento saresti in fil di ruota, andatura massima portante, esattamente il contrario di quel che ottieni sventando. Se vedi le vele spanciate in poppa piena, sventare non è la manovra giusta da descrivere.

Quesito 188

Con timone a barra per poggiare è necessario porre la barra del timone sopravvento ossia dalla parte opposta rispetto alla randa.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Per poggiare con la barra devi spingerla sopravvento, dalla parte opposta rispetto a dove pende la randa. La prua scende, il vento apre e l'andatura si allarga verso il lasco. Regola meccanica del timone a barra: spingi la barra da un lato, la prua va dall'altro. Con mare corto, muovi la barra con dolcezza per non perdere velocità nell'onda.

Quesito 189

Con timone a barra per poggiare è necessario porre la barra del timone sottovento ossia dallo stesso lato della randa.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Attenzione, è il contrario esatto. La barra per poggiare va spinta sopravvento, cioè dal lato opposto alla randa. Se la spingi sottovento dallo stesso lato della randa, la prua sale verso il vento e orzi, non poggi. Ricorda la regola: sulla barra il movimento è sempre invertito rispetto alla prua. Se provi a sinistra, la prua gira a dritta.

Quesito 190

Quando due unità navali a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella con le mure a sinistra poggierà per lasciare la rotta libera a quella con le mure a dritta, passandole di poppa.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Bolina contro bolina, mure sinistra cede a mure dritta. Chi ha il vento da sinistra poggia, passa di poppa e lascia libera la rotta all'altra. È la prima precedenza del mondo velico, scolpita nel Colreg. Mure dritta uguale priorità. Se sei in prossimità, annunciati a voce e manovra con decisione: l'indecisione in incrocio è più pericolosa del sottovento.

Quesito 191

Quando due unità navali a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella più lenta lascerà la rotta libera a quella più veloce, passandole di poppa.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La velocità non c'entra niente con le precedenze a vela, e questa affermazione è sbagliata. Tra due barche in bolina con rotte convergenti conta il lato da cui arriva il vento, non chi va più forte. Mure dritta ha precedenza su mure sinistra. Una barca lenta con mure dritta mantiene la rotta e la veloce con mure sinistra poggia. In virata sentirai chi ha diritto di passare.

Quesito 192

Quando due unità navali a vela navigano di bolina entrambe con le stesse mure, quella sopravvento orzerà per lasciare la rotta libera a quella sottovento.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Stesse mure, sopravvento poggia e lascia libero il sottovento. Regola secondaria dopo quella delle mure opposte ma altrettanto rigida. Il sopravvento ha più margine di manovra e soprattutto ruba vento all'altro, quindi tocca a lui scostarsi. In flotta questa regola evita tamponamenti in poppata parallela. Se sei sopravvento, poggia presto e largo, non all'ultimo.

Quesito 193

Dopo aver tesato la drizza della randa, la base della stessa può essere cazzata, poco o molto, a seconda che si vogliano assumere rispettivamente andature larghe o di bolina.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Il tesabase regola il ventre della randa sulla base. Cazzato smagrisce la vela, ideale per la bolina dove serve profilo piatto e poca potenza. Lascato ingrassa la randa, ottimo alle andature larghe dove vuoi spinta. La logica è sempre la stessa: andatura stretta vuole vela piatta, andatura larga vuole vela grassa. Se il vento rinforza in bolina, cazza tesabase e riduci lo sbandamento.

Quesito 194

L'abbattuta è la manovra mediante la quale l'unità a vela cambia mure attraversando con la poppa la direzione da cui proviene il vento.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

L'abbattuta, detta anche strambata quando è controllata, fa attraversare alla poppa la linea del vento. Il boma passa da un lato all'altro, spesso con violenza se non cazzi la randa al centro prima. Serve per cambiare mure in andature portanti. Se il vento rinforza, meglio cazzare randa, far passare il boma e poi lasciare gradualmente dall'altra parte.

Quesito 195

La virata è la manovra per evitare un ostacolo.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Sbagliato, la virata è altra cosa. La virata è la manovra con cui la prua attraversa il vento per cambiare mure in bolina, non un modo di evitare un ostacolo. Per scansare un pericolo usi poggiate rapida o orzata, a seconda della direzione. La virata è una coreografia: orzi, scotte al centro, passi, cazzi sopravvento, poggi alla nuova bolina. Non la improvvisi in emergenza.

Quesito 196

La virata è la manovra usata per raggiungere una meta navigando con il vento in fil di ruota.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La virata non si usa in fil di ruota, quest'affermazione è sbagliata. In bolina cambi mure con la virata, la prua attraversa il vento. In poppa piena cambi mure con l'abbattuta, è la poppa ad attraversarlo. Due manovre diverse per due mondi diversi. Provare a virare con vento in fil di ruota non avrebbe senso: non c'è prua al vento da attraversare.

Quesito 197

L'abbattuta si esegue quando la barca è alla massima velocità e naviga con andatura al traverso o di bolina.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Errore di andatura, qui è il contrario. L'abbattuta vuole andature larghe, tipicamente gran lasco o poppa piena, mai bolina o traverso. Proprio perché la poppa deve attraversare il vento, serve che la barca sia già rivolta con la poppa verso di esso. Al traverso o in bolina useresti una virata. Se il vento rinforza, l'abbattuta si prepara cazzando la randa al centro.

Quesito 198

Per armare la randa: si collega la borosa all'angolo di mura, si tesa la base e si chiude lo stopper della scotta.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Qui la sequenza mescola pezzi diversi e non è corretta. Per armare la randa colleghi la bugna di mura all'angolo di mura dell'albero, inferisci l'inferitura nella canaletta, agganci la drizza alla penna, tesi la drizza e infine regoli la base col tesabase. Lo stopper della scotta non c'entra con l'armo iniziale. L'ordine sbagliato in armo ti costa tempo quando issi la vela.

Quesito 199

Il punto di mura è posizionato sulla varea del boma.

- a) VERO
- b) FALSO**

TE LO SPIEGO IO

Il punto di mura della randa sta sull'angolo anteriore basso della vela, agganciato alla trozza del boma vicino all'albero, non sulla varea. La varea è l'estremità libera del boma, dove invece si trova il punto di scotta o bugna. Confondere i due angoli significa armare la randa al contrario. Guarda sempre: mura davanti, scotta dietro. L'affermazione è sbagliata.

Quesito 200

Si arma la randa cazzando il meolo, inserendo la tavoletta all'interno dell'apposita tasca posta sulla parte più alta dell'albero.

- a) VERO
- b) FALSO**

TE LO SPIEGO IO

Sbagliato, l'armo non si fa col meolo. La randa si arma inferendo l'inferitura nella canaletta dell'albero e agganciando la drizza alla penna. Il meolo è la cimetta che regola la concavità della balumina, una regolazione fine. La tavoletta entra in una tasca sulla balumina alta per irrigidirla, ma non è l'azione con cui armi la vela. L'armo è roba di drizza e angoli.

Quesito 201

Dopo aver lascato la drizza della randa, la base della stessa può essere lascata, poco o molto, a seconda che si vogliano assumere andature in bolina o bolina larga.

- a) VERO
- b) FALSO**

TE LO SPIEGO IO

La drizza non si lasca mentre navighi, l'affermazione è sbagliata. La tesi quando issi la randa e resta cazzata per tenere la vela a riva. Il grasso del profilo si regola con tesabase, cunningham e carrello, non mollando la drizza. Se lasci la drizza la vela cala, non cambia forma. In bolina vuoi profilo piatto, in lasco più grasso, ma sempre con la drizza ferma.

Quesito 202

Genoa (o genova) e fiocco si armano allo stesso modo perché hanno, in generale, lo stesso punto di mura nonché risultano inferiti al medesimo strallo.

- a) VERO
- b) FALSO**

TE LO SPIEGO IO

Genoa e fiocco si armano allo stesso modo perché condividono il punto di mura alla base dello strallo e si inferiscono sul medesimo strallo di prua. Cambia la superficie e la sovrapposizione all'albero ma non la procedura d'armo. Agganci la bugna in coperta, inferisci i garrocci partendo dal basso, agganci drizza alla penna e fissi le scotte alla bugna con parlato doppio.

Quesito 203

La prima operazione necessaria per issare il fiocco o il genoa (o genova) munito di garrocci è fissare l'occhiello di bugna nell'apposito attacco ubicato alla base dello strallo.

- a) VERO
- b) FALSO**

TE LO SPIEGO IO

Si parte dall'angolo di mura, non dalla bugna, quindi l'affermazione è sbagliata. Agganci prima il punto di mura all'attacco alla base dello strallo, poi inferisci i garrocci sullo strallo partendo dal basso, attacchi la drizza alla penna e solo alla fine fissi le scotte alla bugna. Partire dalla bugna significherebbe armare la vela al rovescio. La bugna sta dietro in basso.

Quesito 204

I garrocci di cui è munito il fiocco vanno incocciati allo strallo partendo dal punto di penna e proseguendo verso il punto di scotta.

- a) VERO
- b) FALSO**

TE LO SPIEGO IO

Si parte sempre dal basso, mai dalla penna. I garrocci vanno incocciati allo strallo cominciando dal punto di mura e proseguendo verso la penna, cioè dal basso verso l'alto. Così quando issi la vela con la drizza, i garrocci salgono ordinati senza attorcigliarsi. Partire dalla penna è fisicamente impossibile: la penna è in alto, dove la drizza porterà l'angolo superiore.

Quesito 205

Il dispositivo solitamente utilizzato per agganciare la drizza alla penna è un moschettone impiombato alla drizza stessa.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Il moschettone impiombato in testa alla drizza è il sistema standard per agganciare rapidamente la penna della vela. L'impiombatura è un nodo a incrocio delle fibre del cavo che tiene stabile il moschettone senza nodi volanti. Così puoi issare e ammainare in sicurezza anche con tempo brutto. Se il moschettone è usurato cambialo subito: una penna che si stacca in bolina è un problema serio.

Quesito 206

Il nodo utilizzato solitamente per fissare le due scotte alla bugna del fiocco, una per lato, è il parlato doppio.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Il nodo giusto per fissare le due scotte alla bugna del fiocco è il nodo bandiera, o in alternativa un semplice passante, non il parlato doppio. Il parlato serve a fissare cime su bitte o pali, non su angoli di vela dove la scotta deve reggere strappi fortissimi. Il bandiera è piatto, resiste alle sollecitazioni e non slitta. Se sbagli nodo, in virata la bugna si stacca.

Quesito 207

La barca viene condotta con la prua al vento al fine di consentire che il fiocco non si gonfi mentre viene issato.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Issare il fiocco con la prua al vento è essenziale: senza pressione la vela sale liscia lungo lo strallo, senza gonfiarsi né fare resistenza sulla drizza. Se provassi a issare al traverso il vento farebbe pallonare la vela, ti strapperebbe la drizza dalle mani e i garrocci si bloccherebbero. Prua al vento vuol dire vela senza spinta. Vale per randa, fiocco e ogni vela da issare.

Quesito 208

Lo strallo cavo offre il vantaggio di abbassare il centro velico del fiocco.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Lo strallo cavo non abbassa il centro velico. Lo strallo cavo è un profilo alluminio o composito che racchiude lo strallo pieno e può ospitare una doppia canaletta per la sostituzione rapida delle vele di prua. Serve efficienza aerodinamica e ricambio veloce, non riduzione del centro velico. Quello si abbassa riducendo la superficie, prendendo i terzaroli o montando la tormentina.

Quesito 209

La doppia canaletta di uno strallo cavo serve per facilitare la sostituzione di una vela di prua.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La doppia canaletta dello strallo cavo ti permette di inferire una seconda vela di prua mentre la prima è ancora issata. Sfilila vecchia da una canaletta, la nuova è già pronta sull'altra. Risparmi tempo enorme quando il vento rinforza e vuoi passare dal genoa al fiocco, oppure dal fiocco alla tormentina. Se il vento rinforza, questo sistema ti salva manovre e schiena.

Quesito 210

Issare la tormentina è la manovra che può essere adottata al fine di ridurre la velocità risalendo il vento

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La tormentina non serve a rallentare. Si tratta di una vela di prua minuscola e tagliente, usata in condizioni di vento fortissimo per poter ancora risalire il vento in sicurezza. Non è una manovra di rallentamento, è l'ultima vela che tieni per non perdere governo. Per ridurre velocità in bolina lasci la randa, sventi o molli le scotte. La tormentina ti fa navigare, non rallentare.

Quesito 211

La manovra che può essere adottata al fine di ridurre la velocità nelle andature portanti è far fileggiare la randa.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Alle andature portanti la randa fa la spinta principale. Far fileggiare la randa in poppa piena è praticamente impossibile perché è completamente aperta e cazzata dal vento da dietro. Per rallentare in andature portanti puoi ridurre tela, ammainare il fiocco o cazzare la scotta della randa limitando l'apertura. Far fileggiare ha senso solo alle andature strette, quindi l'affermazione è sbagliata.

Quesito 212

La manovra denominata "mettersi in panna" serve per aumentare la velocità.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Mettersi in panna serve a fermarsi, non ad accelerare, quindi l'affermazione è sbagliata. In panna metti a collo il fiocco, lasci lasca la randa e blocchi il timone opposto. Le forze si annullano, la barca deriva piano e tu puoi pranzare, consultare la carta o aspettare che il vento scali. È la manovra del riposo, non della velocità. Se il vento rinforza, la panna è una risorsa di sicurezza.

Quesito 213

La manovra denominata "mettersi in panna" consiste nel porre a collo la vela di prua lasciando la randa bordata per la bolina larga nonché ponendo il timone all'orza.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La panna corretta prevede fiocco cazzato a collo sopravvento, randa bordata per bolina larga e timone all'orza. Così le forze si equilibrano: il fiocco spinge la prua sottovento, la randa compensa e il timone neutralizza. La barca rimane quasi ferma, scarroccia piano e stabile. Se il vento rinforza, questa configurazione ti permette di sostare senza ammainare tutto, pronto a ripartire.

Quesito 214

La manovra denominata "mettersi alla cappa" consiste in una particolare tecnica che consente di navigare a velocità ridotta utilizzando l'ancora galleggiante filata di poppa.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Mettersi alla cappa è la tecnica di riduzione drastica in tempesta: fiocco a collo, randa terzarolata e barra opposta, proprio come la panna ma con vele ridotte al minimo. L'ancora galleggiante filata di poppa è un'altra cosa, usata per frenare e mantenere la poppa al mare. La cappa blocca la barca in maltempo e non richiede ancora galleggiante. L'affermazione confonde i due strumenti.

Quesito 215

Per "mano o presa di terzaroli" si intende la manovra per abbassare il tangone e smagrire lo spinnaker, passando dall'andatura in fil di ruota al traverso.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La presa di terzaroli riduce la superficie della randa quando il vento rinforza: allenti la drizza, agganci il nuovo punto di mura, ricazzi la drizza e ferri la borosa alla base. Non ha nulla a che vedere con tangone e spinnaker, che sono manovre da andature portanti. Terzarolare significa semplicemente ridurre tela sulla randa per sbandare meno. L'affermazione descrive tutt'altro.

Quesito 216

La "presa di terzaroli" consiste nell'ammainare completamente la randa ed issare al suo posto la randa di rispetto denominata matafione.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Non ammaini mai la randa per prendere i terzaroli. Terzarolare significa ridurre la superficie della randa già issata: abbassi la drizza fino al livello del terzarolo, agganci il nuovo punto di mura, tesi la drizza e leghi la parte eccedente alla base. La randa resta su, più piccola. Il matafione non è una randa di rispetto: è la cimetta con cui leghi il telo in eccesso.

Quesito 217

Per "mettere a segno" le vele si intende l'avvolgerle correttamente dopo l'utilizzo in navigazione per il loro successivo pronto impiego.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Mettere a segno le vele vuol dire regolarle in modo ottimale durante la navigazione, in base ad andatura e vento: drizze tese, scotte al punto giusto, carrello e cunningham a posto, filetti tesi. Non c'entra con l'avvolgimento post uso, che si chiama serraggio. Messa a segno vuol dire vela che lavora al massimo del suo rendimento per quell'andatura, non vela avvolta.

Quesito 218

Il vantaggio della planata è l'aumento del dislocamento dell'unità.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La planata riduce il dislocamento dinamico dell'unità, non lo aumenta. Quando la barca plana esce dalla propria onda di prua e scivola sopra la superficie, la resistenza idrodinamica crolla e la velocità schizza verso l'alto. Il dislocamento statico non cambia ma l'effetto di galleggiamento dinamico alleggerisce lo scafo. Se il vento rinforza in poppa con onda favorevole, la barca può planare.

Quesito 219

Quando la barca si dispone con la prua al vento le vele smagriscono disponendosi trasversalmente all'asse longitudinale dell'unità e orientandosi nella direzione di provenienza del vento apparente.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Sbagliato, è il contrario della realtà. Quando la barca è con la prua al vento, le vele non si dispongono trasversalmente ma si allineano col vento stesso fileggiando, come bandiere. Vele trasversali significano andatura al traverso. Con prua al vento le vele sventano e sbattono, non portano, non orientano potenza. Questa posizione la usi per issare, ammainare o fermarti, mai per navigare.

Quesito 220

La manovra denominata "strallare" consiste nel ruotare il tangone verso la parte prodiera dell'unità navale conducendone l'estremità libera in prossimità dello strallo.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Strallare il tangone vuol dire ruotarlo in avanti portandone l'estremità libera verso lo strallo di prua. È la manovra opposta al quadrare, che invece porta il tangone trasversale allo scafo. Strallando, riduci la proiezione del tangone sottovento e prepari spesso a cambiare andatura o ad ammainare lo spinnaker. Se il vento rinforza, strallare aiuta a controllare meglio lo spi.

Quesito 221

La manovra denominata "quadrare" consiste nel ruotare il tangone verso la parte prodiera dell'unità navale conducendone l'estremità libera in prossimità dello strallo.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Quadrare il tangone significa portarlo perpendicolare all'asse longitudinale della barca, non verso prua. Quando quadri, il tangone è trasversale e massimizza l'apertura dello spi in poppa piena. Portare l'estremità verso lo strallo è invece strallare, manovra opposta. Quadrare significa tangone a 90 gradi dall'asse, per sfruttare al massimo il vento da dietro. L'affermazione confonde i due termini.

Quesito 222

Per poggiare si intende variare la prua dell'unità, allontanando la prua della stessa rispetto alla direzione di provenienza del vento.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Poggiare significa allargare l'andatura allontanando la prua dalla direzione di provenienza del vento. Da bolina passi al traverso, dal traverso al lasco, dal lasco alla poppa piena. È il movimento opposto all'orzata. Per poggiare lasci scotte e spingi la barra sopravvento. Se il vento rinforza in bolina, poggiare un po' ti regala velocità e riduce lo sbandamento senza perdere controllo.

Quesito 223

Per orzare si intende variare la rotta dell'unità navale assumendo un nuovo valore di rotta opposto a quello della direzione di provenienza del vento.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Orzare significa avvicinare la prua alla direzione del vento, non metterla opposta. Da lasco passi al traverso, dal traverso alla bolina, fino al letto del vento se orzi troppo. È l'opposto di poggiare. La rotta opposta al vento sarebbe prua al vento, posizione dove le vele sventano e la barca si ferma. Orzare è graduale, non significa andare contro vento.

Quesito 224

Per sventare si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la poppa al vento.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Sventare vuol dire mettere la prua al vento o mollare le scotte perché le vele fileggino e non portino. Con la poppa al vento saresti in fil di ruota, andatura di spinta massima. Sono concetti opposti: sventare ferma, poppa al vento spinge. L'affermazione dice il contrario del vero. Se il vento rinforza e vuoi rallentare sventi, non vai in fil di ruota.

Quesito 225

La virata e l'abbattuta sono le manovre fondamentali per cambiare mure.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Virata e abbattuta sono le due manovre base per cambiare mure, cioè per passare il vento da un lato all'altro della barca. La virata fa attraversare il vento alla prua, si usa in bolina. L'abbattuta lo fa attraversare alla poppa, si usa alle andature portanti. Sono coreografie diverse ma stesso obiettivo: ruotare la barca attorno al vento. Scegli quella giusta in base all'andatura di partenza.

Quesito 226

La virata è la manovra mediante la quale l'unità a vela si appresta ad ammainare lo spinnaker.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La virata serve a cambiare mure facendo attraversare il vento alla prua, non ha nulla a che vedere con l'ammainata dello spinnaker. Lo spi si ammaina con manovre dedicate: dousing, recupero sottoboma o calo nel sacco. Confondere virata e ammainata di spi è un errore grave: sono momenti e gesti completamente diversi. Virata significa cambio mure in bolina, nient'altro.

Quesito 227

Per poggiare è necessario porre la barra al centro

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Per poggiare la barra va spinta sopravvento, dalla parte opposta alla randa, non lasciata al centro. Con la barra al centro la barca procede dritta, non varia rotta. Per cambiare andatura il timone deve deviare il flusso dell'acqua e far ruotare la prua. In virata sentirai bene quanto sforzo serve sulla barra: centrale vuol dire dritto, spostata vuol dire rotazione.

Quesito 228

Quando due unità a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella più lenta lascerà la rotta libera a quella più veloce, passandole di poppa.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La velocità non stabilisce precedenza a vela, quindi l'affermazione è sbagliata. In bolina con rotte convergenti conta da che lato arriva il vento: mure dritta ha precedenza su mure sinistra. Chi deve scansarsi è mure sinistra, indipendentemente dalla sua velocità. Una veloce con mure sinistra cede a una lenta con mure dritta. Se in incrocio vedi la randa a dritta, tu sei mure sinistra e poggi.

Quesito 229

Se due unità a vela navigano entrambe con stesse mura, ha la precedenza quella che si trova sottovento.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Con stesse mure la barca sottovento ha precedenza sulla sopravvento. La sopravvento deve poggiare e lasciare libera la rotta, perché ha più margine e perché ruba vento all'altra. È la seconda regola fondamentale dopo quella delle mure opposte. Se sei sopravvento, poggia presto e deciso: aspettare fa solo perdere vento anche a te stesso.

Quesito 230

Se due unità a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella con mure a sinistra ha la precedenza.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

In bolina con rotte convergenti la precedenza è di chi ha mure dritta, non mure sinistra, quindi l'affermazione è sbagliata. La regola è scolpita nel Colreg: se ricevi il vento da dritta mantieni la rotta, se lo ricevi da sinistra poggia e lasci libera la rotta all'altro. Mure sinistra uguale cedere. Un errore nel determinare le mure in incrocio può portare a collisioni.

Quesito 231

Se due unità navigano a vela con mure diverse (una a sinistra e l'altra a dritta), ha la precedenza chi prende il vento a sinistra.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Con mure diverse la precedenza è sempre di chi prende il vento da dritta, mai da sinistra. Mure dritta significa priorità, mure sinistra significa cedere. Questa è la prima regola velica in incrocio e non ha eccezioni. Chi ha il vento da sinistra deve poggiare e passare di poppa all'altra. Se sei in dubbio sul lato da cui arriva il vento tuo e dell'altro, meglio cedere.

Quesito 232

Se due unità navigano a vela con mure diverse (una a sinistra e l'altra a dritta), ha la precedenza chi prende il vento a dritta.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Con mure opposte la priorità è di chi prende il vento da dritta. La barca con mure sinistra deve scansarsi poggiando e passando di poppa. Regola base del Colreg per vela contro vela. Il diritto non toglie il dovere di attenzione: anche con mure dritta devi tenere d'occhio l'altra barca. Mure dritta mantiene la rotta, mure sinistra cede.

Quesito 233

Se due unità navigano a vela su rotte opposte, quella che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Rotte opposte significa mure opposte: chi ha il vento a sinistra deve lasciare libera la rotta a chi ha il vento a dritta. Chi cede poggia e passa di poppa all'altra. Rotte reciproche su acqua libera si gestiscono con questa regola netta. Se sei mure sinistra preparati prima, non all'ultimo: in virata sentirai l'altra barca più vicina di quanto pensavi.

Quesito 234

Se un'unità con il vento sulla sinistra vede un'altra unità a vela sopravvento e non può stabilire con sicurezza se questa abbia il vento sulla sinistra o sulla dritta, deve manovrare in modo da lasciare libera la rotta.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Se hai il vento a sinistra e vedi un'altra barca sopravvento senza capire le sue mure, il buon senso e la regola ti dicono di cedere. Meglio manovrare tu che rischiare una collisione. In caso di dubbio si assume sempre che l'altro abbia la precedenza. In virata sentirai spesso questa incertezza: non lasciarla irrisolta, poggia e libera la rotta.

Quesito 235

Navigando di bolina stretta, si può ridurre temporaneamente la velocità stingendo il vento oltre l'angolo di bordeggio.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

In bolina stretta puoi rallentare stringendo ulteriormente il vento oltre l'angolo di bordeggio. Le vele iniziano a fileggiare, la spinta cala e la barca perde velocità. È una tecnica utile per dare spazio a un'altra barca o per temporeggiare prima di un ormeaggio. In virata sentirai subito il calo: la barca rallenta e può perdere governo se esageri.

Quesito 236

Poggiando da bolina stretta a bolina larga la barca accelera.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Poggiando da bolina stretta a bolina larga la barca accelera perché il vento apparente arretra verso il traverso e le vele sfruttano meglio la spinta. Il profilo resta efficace e la componente di avanzamento aumenta. È il principio base della gestione delle andature: poggiare leggermente quando il vento cala spesso regala nodi. Se il vento rinforza, poggia con dolcezza e sentirai la barca partire.

Quesito 237

Per ridurre lo sbandamento, si smagriscono le vele, cazzando il cunnincham e il tesabase della randa, la drizza del genoa e si arretra il punto di scotta del genoa (o genova).

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Per ridurre lo sbandamento in bolina smagrisci le vele: cazza cunningham e tesabase della randa per piatta, cazza la drizza del genoa per stendere l'inferitura e arretra il punto di scotta per aprire l'alto della vela. Profilo piatto vuol dire meno potenza e meno coppia sbandante. Se il vento rinforza, questa regolazione ti permette di tenere la rotta senza mollare potenza inutilmente.

Quesito 238

Per aumentare la potenza con vento debole si smagriscono le vele, cazzando il cunnincham e il tesabase della randa, la drizza del genoa e si arretra il punto di scotta del genoa (o genova).

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Con vento debole vuoi vele grasse, non magre. Per aumentare potenza lasci cunningham e tesabase per ingrassare la randa, lasci la drizza del genoa e avanzi il punto di scotta per chiudere l'alto. Profilo pieno uguale più spinta a vento leggero. Smagrire vele con poco vento è l'errore classico: la barca non parte più. Vento debole vuole vele grasse, sempre.

Quesito 239

La "messa a segno" delle vele si ottiene quando le vele sono completamente poste a riva.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Vele a riva significa vele issate in alto lungo l'albero o lo strallo, condizione necessaria ma non sufficiente. La messa a segno è la regolazione fine affinché le vele lavorino al rendimento ottimale: filetti tesi, telltale allineati, profilo adeguato all'andatura. Una vela può essere a riva e malamente a segno allo stesso tempo. Messa a segno vuol dire lavoro ottimale, non semplice issata.

Quesito 240

Per ridurre lo sbandamento sotto raffica si muove il carrello (trasto) della randa sottovento o, in assenza del carrello, si lascia la scotta.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Sotto raffica in bolina, per ridurre sbandamento sposti il carrello della randa sottovento o lasci la scotta. Il carrello sottovento apre la bordatura della randa senza cambiarne il profilo, svuotando la vela della spinta sbandante. Se non hai carrello, lasciare la scotta è il rimedio immediato. Entrambi i gesti riducono coppia senza farti perdere rotta. Se il vento rinforza, le mani vanno alla scotta.

Quesito 241

Per assecondare una rapida poggia per evitare un ostacolo devo lasciare solo il fiocco.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Per assecondare una poggia rapida lasci la randa, non solo il fiocco. La randa è quella che ti tiene orziera e si oppone al movimento di poggia. Lasciare solo il fiocco non basta, la randa continuerebbe a spingere la prua al vento. Lascia di colpo la scotta della randa e la prua scende veloce. Se devi evitare un ostacolo, randa lasciata uguale poggia immediata.

Quesito 242

La ritenuta del boma è quella manovra che si può utilizzare per evitare la strambata nelle andature di granlasco e giardinetto.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La ritenuta del boma è una cimetta tesa tra varea del boma e un punto a prua sopravvento, che impedisce al boma di volare attraverso la barca durante una strambata accidentale. Manovra classica di granlasco e giardinetto, dove il rischio di strambata è alto. Se il vento rinforza in poppa, installare una ritenuta è una delle prime cose intelligenti da fare a bordo.

Quesito 243

In caso di aumento del vento, riducendo la randa si diminuisce la tendenza orziera dell'unità.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Quando il vento aumenta, ridurre la randa diminuisce la tendenza orziera perché la randa è la vela che più contribuisce a far orzare la barca. Meno randa significa meno coppia orziera, timone più leggero, barca più equilibrata. Per questo terzarolare la randa è quasi sempre il primo passo quando il vento rinforza. Se il vento rinforza, prima randa, poi fiocco.

Quesito 244

Quando si comincia a pensare se sia il caso di ridurre la vela a causa dell'eccessivo sbandamento è probabilmente il momento di farlo.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

C'è un detto velico: se ti chiedi se sia il caso di ridurre, hai già aspettato troppo. Il dubbio nasce quando lo sbandamento e la barca stressata stanno già dando segnali. Meglio ridurre un minuto prima che dieci dopo, quando la manovra diventa difficile e rischiosa. Se il vento rinforza, riduci senza esitare: togliere tela è sempre più facile quando la barca è ancora controllabile.

Quesito 245

E' certamente opportuno ridurre la vela se la barca ha stabilmente la falchetta in acqua.

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La falchetta stabilmente in acqua è il segnale rosso per eccellenza: la barca è troppo sbandata, sta perdendo efficienza, scarroccia, stressa attrezzatura e equipaggio. Ridurre tela è obbligatorio, non opzionale. Prendere una mano di terzaroli o ammainare un pezzo di fiocco raddrizza la barca e ti restituisce controllo. Se il vento rinforza al punto di sommergere la falchetta, non hai scelta.

Quesito 246

La strambata è il rischio più grande che si corre navigando al gran lasco o in poppa (giardinetto).

- a) VERO
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

In gran lasco e giardinetto il boma è già molto aperto e basta una piccola variazione di rotta o una raffica contraria per farlo volare dall'altra parte. La strambata involontaria è violenta, pericolosa per la testa di chi è in pozzetto e può rompere attrezzatura. È il rischio principale delle andature portanti. Se il vento rinforza in poppa, metti ritenuta e occhi sempre al boma.

Quesito 247

Strambata e abbattuta sono la stessa cosa.

- a) VERO
- b) FALSO**

TE LO SPIEGO IO

Strambata e abbattuta non sono la stessa cosa nel lessico nautico corretto. L'abbattuta è la manovra controllata di cambio mure facendo attraversare il vento alla poppa. La strambata è l'abbattuta involontaria, improvvisa e pericolosa. Stessa meccanica ma intenzione opposta: una pianificata, l'altra subita. Se il vento rinforza, l'abbattuta si fa con cura, la strambata si evita a tutti i costi.

Quesito 248

La strambata è l'abbattuta involontaria e incontrollata.

- a) VERO**
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

La strambata è proprio questo: un'abbattuta involontaria, quando il boma attraversa il vento senza preavviso né controllo. Succede in andature portanti con vento teso o distrazione al timone. Il boma vola da un lato all'altro e può colpire la testa, rompere attrezzature o far strambare altri elementi a cascata. Se il vento rinforza in poppa, ritenuta e attenzione continua al timone.

Quesito 249

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

- a) VERO
- b) FALSO**

TE LO SPIEGO IO

Di norma è vietato entrare in porto a vela e occorre il motore, quindi l'affermazione è sbagliata. Le ordinanze locali quasi sempre impongono la propulsione meccanica in ambito portuale per sicurezza e gestibilità. In spazi ristretti la vela è imprevedibile, difficile da fermare e non dà reverse. Entrare a vela si fa solo in casi eccezionali, con motore guasto, e sempre con estrema cautela.

Quesito 250

Lascare la randa agevola la poggia.

- a) VERO**
- b) FALSO

TE LO SPIEGO IO

Lascare la randa aiuta la poggia perché la randa è la vela che tende a far orzare la barca. Mollando la scotta toglie coppia orziera, la prua scende più facilmente e il movimento di poggia si completa. È l'opposto del cazzare la randa, che invece fa orzare. In virata sentirai subito il timone più leggero quando lasci la randa al momento giusto.

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.