



www.alturavela.it

ARGOMENTI ESAME PRATICO DI VELA:

NOMENCLATURA E CONOSCENZA DELL'IMBARCAZIONE

VARI ARMI (sloop, cutter, ketch, etc.)

NODI (gassa d'amante, piano, bandiera, savoia, parlato nodo di bitta e cappuccino)

ARMARE E DISARMARE L'IMBARCAZIONE

CENTRO VELICO, CENTRO DI DERIVA E REGOLAZIONE ALBERO

ANDATURE, VIRATE ED ABBATTUTE

CAPPA ARDENTE, CAPPA FILANTE E CAPPA SECCA

REGOLAZIONI DELLE VELE

USO DEL TRASTO, WANG, PATERAZZO, CUNNINGAM, CARICABASSO E PUNTO DI SCOTTA

REGOLAZIONE DELLE SCOTTE, TENSIONE DRIZZE, TESABASE, CROCETTE

INVERSIONE DI ROTTA

PREPARATIVI PER AFFRONTARE IL CATTIVO TEMPO

PERDITA DEL TIMONE (come comportarsi)

MANO DI TERZAROLI IN PARTICOLARE IL CIRCUITO DELLA BOROSA

USO DELLA CINTURA DI SICUREZZA, LIFE LINE

FUNZIONAMENTO VHF E G.P.S. CHIAMATE DI URGENZA

RECUPERO DI UOMO A MARE

USO DELLE DOTAZIONI DI SICUREZZA

OPERAZIONI DI ANCORAGGIO

RILEVAMENTI A TERRA TRAMITE PUNTI COSPIQUI ALLO SCOPO DI IDENTIFICARE LA POSIZIONE DELL'UNITA'

ORMEGGIO DI FIANCO IN PRESENZA DI CORRENTE

DOMANDE PIU' FREQUENTI a Fiumicino

A cosa servono le crocette?

Ad aumentare l'efficienza del sartame - Poiché il baglio massimo è notevolmente minore della lunghezza dello scafo, come risultato l'angolo di attacco del sartame in testa d'albero è esiguo e poco efficiente, dunque si ricorre alle crocette che da una parte aumentano l'angolo di attacco delle sartie e dall'altra distribuiscono uniformemente sull'albero il carico di tensione delle sartie, contrastando anche le flessioni trasversali dell'albero stesso.

Centro velico e centro di deriva?

Il centro velico è il punto di applicazione della risultante di tutte le forze del vento sulle vele, ogni vela ha il suo centro velico. Il centro di deriva è il punto di applicazione della risultante di tutte le forze sul piano di deriva che si oppongono allo scarroccio. Per avere una imbarcazione equilibrata il centro velico e il centro di deriva si devono trovare sulla stessa verticale. Ricorda che la randa è orziera e il fiocco è poggiero.

Cosa dobbiamo fare in caso di imbarcazione troppo orziera o poggiera?

Possiamo spostare l'inclinazione dell'albero longitudinalmente agendo sia sullo strallo di prua che di poppa, rigorosamente a barca ferma in porto.

Perché è importante che un'imbarcazione sia orziera?

Perché è più sicura – Esempio: nel caso in cui il timoniere, unico uomo a bordo, dovesse cadere in mare, se l'imbarcazione avrà una tendenza orziera, tenderà a mettersi prua al vento e si fermerà, consentendo all'uomo in mare di risalire a bordo; nel caso in cui abbia una tendenza poggiera di sicuro si allontanerà dall'uomo in mare, senza fermarsi.

Vento reale, vento di velocità (relativo), e vento apparente?

Il vento reale è il vento meteorologico che sentiamo nel caso di imbarcazione ferma, il vento relativo è il vento creato dalla nostra velocità, la sua direzione è sempre opposta al nostro movimento, il vento apparente è la risultante vettoriale tra vento reale e vento relativo (ricorda che di bolina il vento apparente è più forte del vento reale, e nelle andature portanti il vento apparente è minore del vento reale).

Nodi

Piano - Per unire due cime di uguale diametro (esempio legare i matafioni). Bandiera - Per unire due cime di diverso diametro – Meglio del nodo piano; non si scioglie finché in tiro Bandiera doppio (ancora più sicuro) – N.B. se il nodo si esegue con cime di diverso diametro, usare sempre la cima di dimensione minore per avvolgere, poiché morde meglio. Savoia – Nodo d'arresto (per evitare che una cima passi attraverso un bozzello, un anello, etc) – Se non è sottoposto a tensione può sciogliersi. Cappuccino – Nodo d'arresto (migliore del n. Savoia perché non si scioglie). Margherita - Per limitare il carico in una parte della cima (esempio, una lesione della cima). Gassa d'amante – Per le scotte del fiocco, per legare la cima ai parabordi e per gli ormeggi. Parlato - Per fissare i parabordi alle draglie e per gli ormeggi. Preparare una cima a prua o a poppa – Prima di eseguire le volte attorno alla bitta avere l'accortezza di passare prima la cima fuori dal pulpito, recuperandola al di sotto del pulpito stesso.

Manovre fisse e correnti?

Le manovre fisse sono tutti i cavi d'acciaio che servono a sostenere l'albero, quindi trasversalmente abbiamo le sartie e longitudinalmente abbiamo gli stralli. Le manovre fisse non prevedono regolazioni durante la navigazione. Le manovre correnti sono tutte quelle manovre che richiedono una regolazione durante la navigazione. A titolo d'esempio : scotte, drizze, borose, amantiglio, paterazzo, trasto, punto di scotta, tesabase, cunningam, caricabasso etc.

Come si avvolgono le scotte attorno ai verricelli (winch) ?

Sempre in senso orario, con almeno due/tre colli – Quando si lasca lentamente la scotta dal winch, si accompagnano dolcemente con una mano le volte, mentre l'altra mano tiene in tensione la scotta.

Perché si usa il paterazzo?

Per poter regolare l'inclinazione dell'albero - Tesando il paterazzo l'albero si flette verso poppa e gli effetti che si ottengono sono due: Il principale è quello di eliminare l'effetto "catenaria" (curvatura dello strallo di prua quando è sotto sforzo) sviluppatosi sullo strallo di prua (ovvero lo strallo di prua è lento dunque il profilo del fiocco è PIU' GRASSO), il secondario è che la randa si tende, appiattendosi, così diminuendo la portanza. - Viceversa lascando il Paterazzo l'albero si distende e la randa si ingrassa con un aumento della capacità di portanza della vela.

A cosa serve il punto di scotta del fiocco?

Per regolare lo svergolamento della vela di prua - Il carrello sulla rotaia per la regolazione del punto di scotta si posiziona in base al tipo di vela che si mette a riva. Idealmente dovrebbe essere regolato in modo tale che la scotta della vela di prua, a partire dal carrello segua idealmente la bisettrice dell'angolo di scotta per dare la giusta tensione alla base e alla balumina . Il carrello sarà più a poppavia dell'albero nel caso di vele ampie come il genoa, mentre verrà posizionato a pruavia dell'albero quanto si issano vele piccole. Inoltre, variando la regolazione del punto di scotta a parità di vela, si agisce sullo svergolamento della vela stessa: arretrando il carrello a poppavia si tesa la base della vela ma si apre la balumina diminuendo la portanza (caso di vento forte); viceversa spostando il carrello a pruavia si allenta la base della vela, che si ingrassa, e si tende la balugina (in caso di poco vento).

A che serve il trasto?

Per regolare il profilo della randa – Con vento forte e andature strette si può regolare la potenza della randa agendo sul trasto; spostando il carrello del trasto sottovento si apre la randa che così regolata scarica l'eccesso di vento, riducendo la potenza e diminuendo come risultato lo sbandamento dell'imbarcazione, senza peraltro svirgorare la balumina.

Navigando a vela, se si rompe la drizza randa come posso sostituirla?

Con l'amantiglio che serve solo quando la randa non sorregge il boma

Navigando a vela con una rotta che impone una bolina, si rompe il wang; è un problema?

No - Il wang serve nelle andature portanti per impedire che il boma si sollevi. di bolina il boma non può salire per effetto della scotta di randa cazzata.

Come si Issano e ammaino le vele?

Si deve sempre ricordare che le operazioni vengono svolte in funzione della sicurezza, dunque si issa prima la randa (con la prua al vento) perché in caso contrario il genoa si metterebbe a collo , si dovrà ricordare che la randa è la prima vela da issare e l'ultima da ammainare, tranne che nei rientri in porto con forte vento di poppa, in tal caso si preferisce ammainare la randa ed a motore acceso si rientra cercando un'andatura di gran lasco.

Come si issa la randa:

Chiudere il tambuccio

Incocciare il grillo della drizza all'angolo di penna;

Timonare a motore per mettere la prua al vento alla velocità minima di governo.

Con prua al vento ordinare di lasciare il wang e la scotta di randa.

Controllare che sia in forza l'amantiglio.

Togliere i ragni.

Cazzare la drizza facendosi aiutare dall'uomo all'albero che agevola l'issata, e tesarla fino a tendere la balumina.

Lasciare l'amantiglio, cazzare la scotta di randa ed appuntare la ritenuta del boma (wang)

Come si issa il fiocco:

Si conduce l'imbarcazione di bolina , e non prua al vento, altrimenti il fiocco non si aprirà agevolmente

Con rollafiocco: mollare la cima del rollafiocco e contestualmente recuperare la scotta sottovento.

Senza rollafiocco: Incocciare il grillo della drizza all'angolo di penna, inferire la caduta prodiera nell'apposita inferitura e contestualmente issare il fiocco tramite la drizza, tesando per l'ultima la scotta sottovento.

N.B. il genoa rollabile, può essere rollato anche in andatura portante, situazione vantaggiosa con vento forte, perchè è sotto la copertura della randa, ed il vento apparente è poco.

Come si regolano le vele?

Nelle andature strette (dalla bolina al traverso) - cazzare di pochi cm la scotta della vela a partire dal punto in cui fileggia, ovvero; con gli occhi fissi sulla vela, dall'angolo di mura a salire lungo tutta l'inferitura, lasciare la scotta fino a far rifiutare leggermente la vela, a quel punto cazzare la scotta fino a tesare l'inferitura. Nelle andature portanti (lasco e gran lasco) – lasciare la scotta fino a che il boma non è ortogonale alla direzione del vento apparente. Per regolare il fiocco immaginare un boma che unisce il punto di scotta al punto di mura e agire come per la randa.

Riduzioni delle vele (Mettere una o più mani di terzaroli):

E' importante ricordare che prima di ridurre la superficie della randa si può tentare di ridurre quella del fiocco, sempre in funzione di un mantenimento orziero dell'imbarcazione

Compatibilmente con lo stato del mare cercare di mettere la barca di bolina Lascare la scotta di randa ed il wang.

Cazzare l'amantiglio .

Lascare la drizza e incocciare la brancarella della mano di terzaroli sul gancio della trozza del boma (questo è il nuovo angolo di mura)

Cazzare la drizza della randa fino a tesare l'inferitura rendendola piatta.

Bloccare la drizza di randa.

Cazzare a ferro la borosa corrispondente per tesare la nuova base della randa.

Strozzare la borosa.

Lascare l'amantiglio, appuntare il wang e cazzare la scotta di randa.

Si può opzionalmente far passare una cima nella brancarella dell'angolo di mura con un paio di volte attorno al boma, come ulteriore sicurezza nel caso in cui la borosa dovesse scoppiare, evitando così lacerazioni accidentali della randa.

Una volta ripartiti si può contenere l'eccesso di tela legandola tramite i matafioni con il nodo piano ganciato. (NB: per eliminare le mani di terzaroli procedere opportunamente, avendo l'accortezza di iniziare scogliendo i matafioni per evitare che la vela si strappi)

I cambi di bordo:

Poiché spesso si eseguono mnemonicamente le manovre senza aver considerato che ci si trova già oltre l'inizio di una sequenza di operazioni, è bene ricordarsi di controllare sempre l'andatura attuale prima di iniziare qualsiasi manovra, con un rapido controllo del windex, per poi procedere di conseguenza.

Virata :

Si comanda e si manovra per orzare ("Orzo, cazzate le vele");

In prossimità della zona di bordeggio si mantiene l'andatura di bolina stretta e si comanda "Pronti a virare" Verificato che chi sta alle regolazioni delle vele abbia detto "Pronto!", si comanda "Viriamo!"

Appena il fiocco smette di portare si molla la scotta in uso e si recupera velocemente l'altra, avendo precedentemente già dato le tre volte di scotta attorno al winch.

Si mantiene la bolina stretta sulle nuove mura per verificare che il cambio di bordo sia avvenuto senza inconvenienti.

Ricorda di effettuare la manovra velocemente perché il vento tende a fermare l'imbarcazione.

N.B. la manovra , per essere efficace deve essere veloce per non perdere troppo abbrivio.

Abbattuta:

Si comanda e si manovra per poggiare ("Poggio, lascate le vele a seguire").

Quando si raggiunge l'andatura al gran lasco si comanda "Pronti ad abbattere".

Verificato che chi sta alle regolazioni delle vele abbia detto "Pronto!", si comanda "Abbattiamo!" e si continua a poggiare.

Prima che si subisca una strambata (abbattuta involontaria) si comanda "Randa al centro, fiocco a collo".

Subito dopo il cambio di bordo si comanda "Lasca la randa, cambia le mure al fiocco".

Si molla la scotta del fiocco in uso e si recupera velocemente l'altra, avendo precedentemente già dato le tre volte di scotta attorno al winch.

Si mantiene l'andatura di gran lasco sulle nuove mura per verificare che il cambio di bordo sia avvenuto senza inconvenienti.

N.B. la manovra conviene effettuarla lentamente soprattutto con vento forte.

Come si determina la direzione del vento?

Per capire la direzione del vento occorre leggere la prua bussola, valutare l'andatura, calcolare l'angolo di provenienza del vento (polarmente) e aggiungere/sottrarre (come per il rilevamento polare) l'angolo di provenienza del vento rispetto all'andatura.

Esempi:

Di bolina stretta, mure a sinistra (-45° rispetto alla direzione del vento reale), la bussola indica una rotta di 270° ; il calcolo dunque è: $270^\circ - 45^\circ = 225^\circ =$ Libeccio. Al traverso, mure a dritta ($+90^\circ$ rispetto alla direzione del vento reale), la bussola indica una rotta di 315° ; il calcolo dunque è $315^\circ + 90^\circ = 405^\circ - 360^\circ = 45^\circ =$ Grecale.

Come si effettua l'inversione di rotta?

Si calcola la nuova rotta sottraendo 180° da quella attuale se compresa fra 360° e 180° , oppure aggiungendo 180° se la rotta attuale è compresa fra 0° e 180° , poi si comandano le manovre.

Esempio:

Navigando con rotta 215° , sottrarre $180^\circ =$ nuova rotta 035° . A voce alta si scandisce "Procedo con Prua 2,1,5, accosto per arrivare con nuova prua a 0,3,5". Si comandano le operazioni per l'inversione di rotta decidendo autonomamente se virare o abbattere. Terminato il cambio di bordo si orza o si poggia per raggiungere la nuova rotta. Raggiunta la nuova rotta si scandisce "Nuova rotta 0,3,5".

Come si effettua il recupero uomo a mare?

Appena cade l'uomo a mare, ovvero qualcuno grida "uomo a mare".

Ordinare "Salvagente in mare, uomo di vedetta, rilevamento e distanza"

Si controlla l'andatura corrente e nel caso si comanda e si manovra per mettersi subito al traverso.

Come la distanza dal naufrago arriva a circa 50 mt. prepararsi a poggiare e arrivare all'andatura di lasco.

Giunti all'andatura di lasco, si comanda per eseguire l'abbattuta.

Dopo aver abbattuto, si segue una rotta verso l'uomo a mare che equivale ad orzare per cui si comanda "orzo cazzare le vele a seguire".

Si prosegue risalendo il vento (orzando e cazzando) verso il naufrago fino ad arrivare alla linea ideale formata dall'uomo in mare e la direzione del vento, a circa 2 lunghezze sotto vento al naufrago (NB: Con mare calmo la distanza deve essere maggiore in quanto non c'è onda a contrastare il moto inerziale verso l'uomo a mare, viceversa con vento forte e mare formato, si può ridurre questa distanza)

Ci si mette prua al vento ordinando "vele in bando" ("mollate le vele").

Si timona per mantenere la prua verso il vento e verso l'uomo se la manovra è corretta (NB: praticamente si sposta il timone verso il lato su cui tende ad andare il boma, ovvero boma a sx timone a sx, in tal modo la prua va a dx ed il boma tende a dx e la prua rimane nella direzione del vento.)

A pochi metri dall'uomo a mare, si dichiara su quale lato si intende recuperare l'uomo (Es. "recupero a dritta!") e si manovra in modo tale che l'uomo si trovi al massimo a 50 cm dal lato dell'imbarcazione.

Se la manovra è corretta la barca si fermerà con l'uomo fra la prua e la poppa dell'imbarcazione. Per ripartire si ordina "Ripartiamo con mure a dritta" o viceversa a sinistra

Come ci si mette alla cappa?

È un'andatura di sicurezza utilizzata in genere con il maltempo che ci consente di diminuire notevolmente la velocità e conserva solo lo scarroccio. La barca alla cappa, che appare ferma o quasi, scade lentamente sottovento e, rimanendo piatta sull'acqua, lo fa con un'andatura confortevole. In più, lascia tranquillo l'equipaggio che può così con tutta calma riposare, mettere in ordine, sgottare, compiere lavori, o riparare qualche avaria. Esistono diversi tipi di cappa in relazione alle imbarcazioni e al tipo di mare e di vento che si devono affrontare. Cappa ardente: Consiste nel governare la barca nel seguente modo: fiocco a collo, randa completamente lasciata o ammainata per lunghi periodi e timone alla banda all'orza. (completamente all'orza) – Si può eseguire in vari modi, ecco il più classico con una virata:

Si esegue una virata tenendo il fiocco cazzato sulle vecchie mure, quindi a collo, e si lascia completamente la randa.

Una volta terminata la virata, la barca si ritrova quasi ferma con fiocco a collo e randa in bando.

A questo punto mettere il timone gradualmente e definitivamente all'orza.

Cappa filante: In sostanza come la cappa ardente, ma con la randa leggermente a segno per avere un

leggero moto di avanzamento in più, e meno scarroccio. Cappa secca: Si ammainano tutte le vele e si mette il timone banda all'orza, a prua si fissa un'ancora galleggiante che aiuta la prua a rimanere al vento.

Accostata nel canale (prova d'esame a motore):

Va fatta solo controcorrente e sul lato non riservato ai motopescherecci. Procedo con prua verso il punto di accostata ed in base alla forza del vento di poppa metto il motore in folle a 2 o 3 lunghezze dal punto su cui voglio fermarmi. Se c'è forte vento di poppa metto in folle a 3 lunghezze barca. Quando la prua arriva al punto di accostata metto il motore indietro e lo lascio girare fino a che la "barca" si ferma, solo allora rimetto in folle. Dare timone per non urtare di prua la banchina. (N.B. Nelle operazioni di regolazione del motore mantenere sempre lo sguardo alto, mai abbassarlo verso la leva dell'invertitore/acceleratore) un incendio in corso, non riuscirei ad entrare per domare le fiamme. Nei rientri nei porti alla foce di fiumi, con vento di poppa, il fiocco a riva aiuta la barca a superare il fenomeno della BARRA, ovvero onde corte e alte nelle quali ci si potrebbe ingavonare (eg. finire con la prua sott'acqua).

Quali sono i preparativi per il maltempo?

Far indossare il salvagente a tutto l'equipaggio.

Far scendere sottocoperta l'equipaggio che non partecipa alle manovre.

Fissare le lifeline (cime o cavi d'acciaio fissate dalle bitte di prua alle bitte di poppa, per muoversi in coperta.) e fare indossare le cinture di sicurezza all'equipaggio che partecipa alle manovre.

Chiudere tutte le aperture della barca per evitare immissione di acqua nello scafo (oblò, osteriggi, tambuccio, scarico WC), tranne la presa dell'acqua di raffreddamento del motore che potrebbe essere necessario accendere.

Verificare che la zattera di salvataggio, le apparecchiature galleggianti e tutte le dotazioni di sicurezza siano utilizzabili con facilità.

Rizzare tutti i carichi mobili sia sopra e sottocoperta, come ad esempio tender (nel caso sia a bordo) bombole da immersione, pentole, oggetti vari, etc.

Individuare e dirigersi verso l'approdo più sicuro: porti, ridossi, punti di ormeggio sicuri.

Procedere alla riduzione delle vele.

Fare la chiamata di attenzione:

Via radio, sul canale 16, per 3 volte si chiama "Attenzione" seguito da "qui imbarcazione nome dell'imbarcazione. (Esempio: "Attenzione, attenzione, attenzione, qui imbarcazione MIZAR, Mike, India, Zulu, Alfa, Romeo")

Una volta ricevuta risposta, comunicare il Punto Nave, prua bussola, velocità di avanzamento, destinazione, tipologia e caratteristiche della barca (colore, segni particolari), numero di persone trasportate e chiedere

di essere richiamati ogni 30 min. La stazione contattata ci richiamerà ad intervalli regolari e in caso di mancata risposta scatteranno le procedure di soccorso.

Quali sono i diversi armamenti?

Si intende per armamento di una imbarcazione l'insieme degli alberi necessari a issare le vele. L'albero più alto prende sempre il nome di albero maestro, quando siamo in presenza di più alberi, l'albero più piccolo a poppavia dell'albero maestro prende il nome di mezzana, mentre se è posizionato a prora si chiama trinchetta. Gli armamenti più frequenti sono: SLOOP (un albero su cui sono armati randa e vela di prua) la barca usata da noi ha un genoa e una randa definita "marconi" perché l'albero ricorda le antenne radio. CUTTER (sempre un albero su cui è armata la randa, ma a prora abbiamo due vele, un genoa e una trinchetta) KETCH (ha due alberi maestro e mezzana, la pala del timone è a poppavia dell'albero di mezzana) YAWL (ha albero maestro e sempre l'albero di mezzana, ma in questo caso la pala del timone è tra i due alberi) GOLETTA (ha a prora dell'albero maestro un albero di trinchetta).