

DAVIDE SCHIAVATO

ALARE.YACHTS

EDIZIONE 2027

QUIZ

PATENTE NAUTICA

BASE E VELA

1.685 quiz, con soluzioni
e spiegazioni per ogni quesito
nell'ordine dei manuali
Atlante Base e Vela

EDIZIONI.ALARE.YACHTS

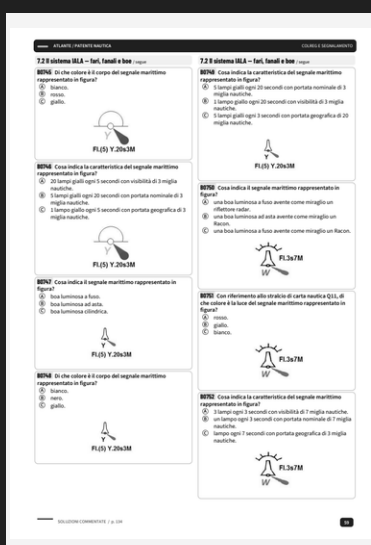


08

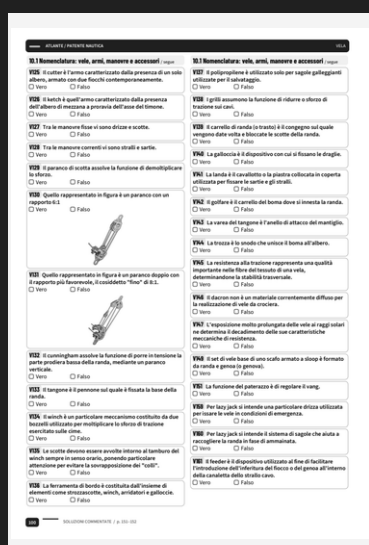
Pagine scelte

Quiz patente nautica

Dallo scafo alla vela, un campione di quiz illustrati e spiegazioni.



PAGINA 59



PAGINA 100



PAGINA 134

IN QUESTA SELEZIONE

Riconoscere e scegliere

Ragionare a vela

Capire la risposta

7, 19, 59

100, 103

134, 152, 154

Pagine non consecutive: numerazione e rimandi del volume completo. Alcuni quesiti, passaggi e tavole proseguono nel libro.

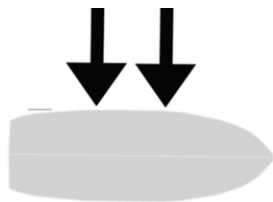
SCOPRI IL VOLUME COMPLETO

alare.yachts/#manuali

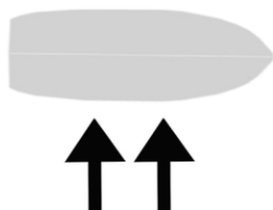
1.1 Nomenclatura delle parti principali / segue

B0059 Le frecce in figura indicano:

- (A) il mascone di sinistra.
- (B) la murata sinistra.
- (C) il giardinetto di sinistra.

**B0060** Le frecce in figura indicano:

- (A) il baglio massimo.
- (B) il mascone di dritta.
- (C) la murata di dritta.

**B0061** I tubolari sono:

- (A) i tubi di scarico del pozzetto, collegati agli ombrinali.
- (B) le parti esterne di un battello pneumatico, che ne garantiscono una parte della riserva di galleggiamento.
- (C) l'insieme degli elementi a protezione del camminamento per il passaggio tra poppa e prua.

B0062 Per RIB (o RHIB) si intende:

- (A) i battelli pneumatici con chiglia rigida.
- (B) il musone di prua dove è alloggiata l'ancora.
- (C) è un nome di fantasia.

B0063 Si chiama musone:

- (A) è un nome di fantasia.
- (B) l'attacco del timone sullo specchio di poppa.
- (C) la ferramenta che si trova a prua estrema, generalmente composta da un unico blocco, che comprende il passacatena dell'ancora.

B0064 Il passascafo è:

- (A) la parte filettata che attraversa lo spessore della carena e si connette alla presa a mare nelle tubazioni che trasportano l'acqua alle o dalle varie utenze.
- (B) il foro da cui defluisce l'acqua dal pozzetto.
- (C) il foro attraverso cui passa la catena dell'ancora quando viene dato fondo.

B0065 Il pozzetto è:

- (A) la parte esterna di un'imbarcazione dove solitamente sono posizionate le manovre e il timone, destinata ad accogliere gli ospiti in sicurezza.
- (B) il punto di raccolta di eventuali perdite di fluidi del motore.
- (C) l'apertura per far defluire l'acqua presente in coperta.

1.1 Nomenclatura delle parti principali / segue

B0066 Il pulpito è:

- (A) l'attacco della ruota del timone.
- (B) la protezione dalle cadute posta a estrema prua e estrema poppa, solitamente in tubo di acciaio, cui è ancorata la battagliola.
- (C) la ferramenta che si trova a prua estrema, generalmente composta da un unico blocco, che comprende il passacatena dell'ancora.

B0067 Si dicono prese a mare:

- (A) le valvole, poste in connessione con i passascafo, che consentono di chiudere l'ingresso dell'acqua all'interno della barca.
- (B) le elichette che fuoriescono dallo scafo con cui il log determina la velocità dello scafo.
- (C) è un termine di fantasia.

B0068 In base alle prestazioni nautiche dei principali tipi di scafo, si può affermare che:

- (A) la carena a "V" profonda affronta meglio il moto ondoso molto formato.
- (B) la carena dislocante è la più adatta alla planata.
- (C) la carena piatta è la più adatta per affrontare il moto ondoso formato.

B0070 La carena viene detta dislocante se:

- (A) se in un dato momento non plana.
- (B) plana e si alza sul filo dell'acqua.
- (C) è tonda oppure a V profondo.

B0071 La carena viene detta dislocante se è del tipo:

- (A) non plana e navigando sposta l'acqua a destra e a sinistra.
- (B) plana e si alza sul filo dell'acqua.
- (C) presenta due scafi.

B0180 Quale parte dello scafo è indicata dalla freccia?

- (A) trasmissione.
- (B) gruppo poppiere.
- (C) paratia del vano motore.



1.2 Nomenclatura del timone

13 quiz · Teoria: Base p. 13 · Soluzioni p. 110

B0055 Il timone è compensato quando:

- (A) è composto da un particolare tipo di legno.
- (B) una parte della pala è a proravia dell'asse.
- (C) corregge eventuali errori del timoniere.

B0056 Come si chiama la superficie del timone su cui agisce la pressione dell'acqua?

- (A) asse.
- (B) pala.
- (C) ruota.

3.3 Manovre di ormeggio

18 quiz · Teoria: Base p. 36 · Soluzioni p. 116

B0096 Per effettuare un corretto ormeggio 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.

B0097 Effettuo un ormeggio di fianco (all'inglese) con un'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.

B0553 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 prora 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.

B0557 Nell'ormeggio con la poppa in banchina, si dispongono le cime di poppa in maniera incrociata:

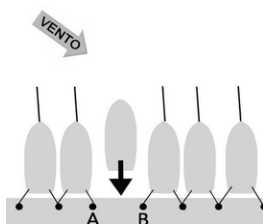
- (A) in presenza di risacca, al fine di evitare che la poppa possa muoversi lateralmente.
- (B) per mantenere ferma la prua dell'unità.
- (C) per mantenere costante l'assetto dell'unità.

B0559 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.

B0564 Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va assicurata per prima?

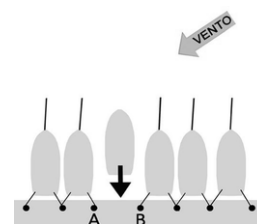
- (A) quella sulla bitta B.
- (B) quella sulla bitta A.
- (C) è indifferente.



3.3 Manovre di ormeggio / segue

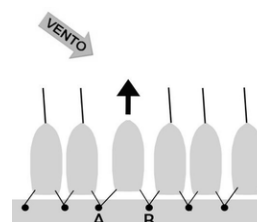
B0565 Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va assicurata per prima?

- (A) quella sulla bitta B.
- (B) quella sulla bitta A.
- (C) è indifferente.



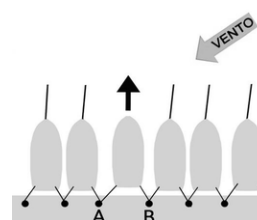
B0566 Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va liberata per prima volendo lasciare la banchina?

- (A) quella sulla bitta B.
- (B) quella sulla bitta A.
- (C) è indifferente.



B0567 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.



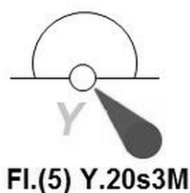
B0573 Come avvalersi del "bow truster" intendendo ormeggiarsi in banchina sul proprio lato dritto?

- (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.

7.2 Il sistema IALA – fari, fanali e boe / segue

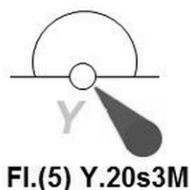
B0745 Di che colore è il corpo del segnale marittimo rappresentato in figura?

- (A) bianco.
- (B) rosso.
- (C) giallo.



B0746 Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura?

- (A) 20 lampi gialli ogni 5 secondi con visibilità di 3 miglia nautiche.
- (B) 5 lampi gialli ogni 20 secondi con portata nominale di 3 miglia nautiche.
- (C) 1 lampo giallo ogni 5 secondi con portata geografica di 3 miglia nautiche.



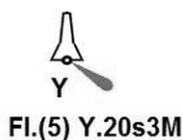
B0747 Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?

- (A) boa luminosa a fuso.
- (B) boa luminosa ad asta.
- (C) boa luminosa cilindrica.



B0748 Di che colore è il corpo del segnale marittimo rappresentato in figura?

- (A) bianco.
- (B) nero.
- (C) giallo.



7.2 Il sistema IALA – fari, fanali e boe / segue

B0749 Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura?

- (A) 5 lampi gialli ogni 20 secondi con portata nominale di 3 miglia nautiche.
- (B) 1 lampo giallo ogni 20 secondi con visibilità di 3 miglia nautiche.
- (C) 5 lampi gialli ogni 3 secondi con portata geografica di 20 miglia nautiche.



B0750 Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?

- (A) una boa luminosa a fuso avente come miraglio un riflettore radar.
- (B) una boa luminosa ad asta avente come miraglio un Racon.
- (C) una boa luminosa a fuso avente come miraglio un Racon.



B0751 Con riferimento allo stralcio di carta nautica Q11, di che colore è la luce del segnale marittimo rappresentato in figura?

- (A) rosso.
- (B) giallo.
- (C) bianco.



B0752 Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura?

- (A) 3 lampi ogni 3 secondi con visibilità di 7 miglia nautiche.
- (B) un lampo ogni 3 secondi con portata nominale di 7 miglia nautiche.
- (C) lampo ogni 7 secondi con portata geografica di 3 miglia nautiche.



10.1 Nomenclatura: vele, armi, manovre e accessori / segue

V125 Il cutter è l'armo caratterizzato dalla presenza di un solo albero, armato con due fiocchi contemporaneamente.

☐ Vero ☐ Falso

V126 Il ketch è quell'armo caratterizzato dalla presenza dell'albero di mezzana a proravia dell'asse del timone.

☐ Vero ☐ Falso

V127 Tra le manovre fisse vi sono drizze e scotte.

☐ Vero ☐ Falso

V128 Tra le manovre correnti vi sono stralli e sartie.

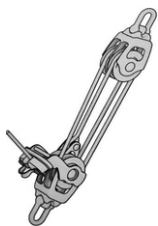
☐ Vero ☐ Falso

V129 Il paranco di scotta assolve la funzione di demoltiplicare lo sforzo.

☐ Vero ☐ Falso

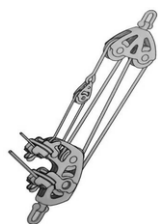
V130 Quello rappresentato in figura è un paranco con un rapporto 6:1

☐ Vero ☐ Falso



V131 Quello rappresentato in figura è un paranco doppio con il rapporto più favorevole, il cosiddetto "fino" di 8:1.

☐ Vero ☐ Falso



V132 Il cunningham assolve la funzione di porre in tensione la parte prodiera bassa della randa, mediante un paranco verticale.

☐ Vero ☐ Falso

V133 Il tangone è il pennone sul quale è fissata la base della randa.

☐ Vero ☐ Falso

V134 Il winch è un particolare meccanismo costituito da due bozzelli utilizzato per moltiplicare lo sforzo di trazione esercitato sulle cime.

☐ Vero ☐ Falso

V135 Le scotte devono essere avvolte intorno al tamburo del winch sempre in senso orario, ponendo particolare attenzione per evitare la sovrapposizione dei "colli".

☐ Vero ☐ Falso

V136 La ferramenta di bordo è costituita dall'insieme di elementi come strozzascotte, winch, arridatori e galloccie.

☐ Vero ☐ Falso

10.1 Nomenclatura: vele, armi, manovre e accessori / segue

V137 Il polipropilene è utilizzato solo per sagole galleggianti utilizzate per il salvataggio.

☐ Vero ☐ Falso

V138 I grilli assumono la funzione di ridurre o sforzo di trazione sui cavi.

☐ Vero ☐ Falso

V139 Il carrello di randa (o trasto) è il congegno sul quale vengono date volta e bloccate le scotte della randa.

☐ Vero ☐ Falso

V140 La galloccia è il dispositivo con cui si fissano le draglie.

☐ Vero ☐ Falso

V141 La landa è il cavallotto o la piastra collocata in coperta utilizzata per fissare le sartie e gli stralli.

☐ Vero ☐ Falso

V142 Il golfare è il carrello del boma dove si innesta la randa.

☐ Vero ☐ Falso

V143 La varea del tangone è l'anello di attacco del mantiglio.

☐ Vero ☐ Falso

V144 La trozza è lo snodo che unisce il boma all'albero.

☐ Vero ☐ Falso

V145 La resistenza alla trazione rappresenta una qualità importante nelle fibre del tessuto di una vela, determinandone la stabilità trasversale.

☐ Vero ☐ Falso

V146 Il dacron non è un materiale correntemente diffuso per la realizzazione di vele da crociera.

☐ Vero ☐ Falso

V147 L'esposizione molto prolungata delle vele ai raggi solari ne determina il decadimento delle sue caratteristiche meccaniche di resistenza.

☐ Vero ☐ Falso

V149 Il set di vele base di uno scafo armato a sloop è formato da randa e genoa (o genova).

☐ Vero ☐ Falso

V151 La funzione del paterazzo è di regolare il vang.

☐ Vero ☐ Falso

V159 Per lazy jack si intende una particolare drizza utilizzata per issare le vele in condizioni di emergenza.

☐ Vero ☐ Falso

V160 Per lazy jack si intende il sistema di sagole che aiuta a raccogliere la randa in fase di ammainata.

☐ Vero ☐ Falso

V161 Il feeder è il dispositivo utilizzato al fine di facilitare l'introduzione dell'inferitura del fiocco o del genoa all'interno della canaletta dello strallo cavo.

☐ Vero ☐ Falso

10.3 Andature, vento apparente, sopravento/sottovento e mure / segue

V011 Quando l'unità a vela si muove controvento, il vento apparente è pari al vento di velocità dell'unità navale stessa.

☐ Vero ☐ Falso

V012 Durante la navigazione di una unità a vela, il vento apparente è sempre orientato più a pravia rispetto al vento reale.

☐ Vero ☐ Falso

V013 Durante la navigazione di una unità a vela, il vento apparente, è sempre orientato ortogonalmente rispetto al vento reale.

☐ Vero ☐ Falso

V014 Durante la navigazione a vela, il vento apparente ha un'intensità tanto maggiore quanto più l'unità navale procede verso la direzione da cui proviene il vento.

☐ Vero ☐ Falso

V015 Durante la navigazione di una navale a vela, il vento apparente ha un'intensità tanto maggiore quanto più l'unità navale si discosta dalla direzione da cui proviene il vento.

☐ Vero ☐ Falso

V016 Per andatura di "bolina" si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 135° rispetto alla direzione del vento reale.

☐ Vero ☐ Falso

V017 Per andatura al "traverso" si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 45° rispetto alla direzione del vento reale.

☐ Vero ☐ Falso

V018 Per andatura di lasco si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 45° rispetto alla direzione del vento reale.

☐ Vero ☐ Falso

V019 Per andatura di poppa si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 90° rispetto alla direzione del vento reale.

☐ Vero ☐ Falso

V020 Procedendo di bolina, la velocità avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta superiore rispetto a quella reale.

☐ Vero ☐ Falso

V021 Procedendo di bolina, la velocità avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta inferiore rispetto a quella reale.

☐ Vero ☐ Falso

V022 Procedendo di poppa, la velocità avvertita dell'unità a vela sembra minore perché l'intensità del vento percepita risulta inferiore rispetto a quella reale.

☐ Vero ☐ Falso

10.3 Andature, vento apparente, sopravento/sottovento e mure / segue

V023 Procedendo di poppa, la velocità avvertita dell'unità navale a vela sembra minore perché l'intensità del vento percepita risulta superiore rispetto a quella reale.

☐ Vero ☐ Falso

V024 Per "settore di bordeggio", o "angolo morto", si intende quel settore controvento entro il quale una unità a vela non può indirizzare la sua prua per mancanza di portanza delle vele.

☐ Vero ☐ Falso

V025 Per "settore di bordeggio", o "angolo morto", si intende quel settore entro il quale una unità a vela può navigare al fine di aumentare la velocità per raggiungere una determinata destinazione.

☐ Vero ☐ Falso

V026 Un temporaneo aumento dell'intensità del vento reale (raffica) comporta una favorevole variazione della direzione del vento apparente per assumere un migliore angolo di bolina.

☐ Vero ☐ Falso

V027 Una temporanea attenuazione dell'intensità del vento reale comporta una favorevole variazione della direzione del vento apparente per assumere un migliore angolo di bolina.

☐ Vero ☐ Falso

V035 Per "planata" si intende lo stato in cui viene a trovarsi l'unità a vela navigando in condizioni di equilibrio dinamico sulla cresta dell'onda generato dal suo medesimo avanzamento.

☐ Vero ☐ Falso

V049 Per andatura si intende la direzione verso cui procede un'unità a vela rispetto alla direzione di provenienza del vento.

☐ Vero ☐ Falso

V050 Si chiama "bolina" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 45° rispetto alla direzione del vento reale.

☐ Vero ☐ Falso

V051 Si chiama "lasco" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 135° rispetto alla direzione del vento reale.

☐ Vero ☐ Falso

V052 Si chiama "traverso" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 90° rispetto alla direzione del vento reale.

☐ Vero ☐ Falso

V053 Si chiama "lasco" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 90° rispetto alla direzione del vento reale.

☐ Vero ☐ Falso

7.2 Il sistema IALA – fari, fanali e boe / segue

B0739 C Il simbolo della boa con campana azionata dalle onde indica un segnale acustico da nebbia passivo; la campana suona automaticamente per effetto del moto ondoso. [p. 58]

B0740 B La boa è un segnale cardinale AISM-IALA: Sc.(9) indica gruppi di nove scintillii, 15s la durata del ciclo di quindici secondi e 5M la portata nominale di cinque miglia nautiche. [p. 58]

B0741 C Il corpo nero con fasce rosse orizzontali e le due sfere nere sovrapposte identificano un pericolo isolato, con acque navigabili tutt'intorno. [p. 58]

B0742 B La sigla BRB sotto il simbolo indica la sequenza nero, rosso, nero: il corpo è quindi nero con una banda orizzontale rossa, non rosso con bande nere. [p. 58]

B0743 B La figura associa un risponditore radar, che risponde agli impulsi ricevuti, a un corno da nebbia, che emette un segnale sonoro. [p. 58]

B0744 A Il contorno circolare identifica una boa sferica; il simbolo della luce indica che è luminosa. [p. 58]

B0745 C La lettera Y posta sotto il corpo della boa ne indica il colore giallo. [p. 59]

B0746 B La caratteristica luminosa 'Fl(5) Y 20s 3M' significa: 5 lampi gialli (Y), periodo 20 secondi, portata nominale 3 miglia. [p. 59]

B0747 A Il simbolo mostra un corpo alto e affusolato, più largo alla base: identifica una boa a fuso. Il simbolo della luce indica che è luminosa. [p. 59]

B0748 C La lettera Y posta sotto il corpo della boa ne indica il colore giallo. [p. 59]

B0749 A Fl(5) indica cinque lampi per ciclo; Y ne indica il colore giallo, 20s il periodo di venti secondi e 3M la portata nominale di tre miglia nautiche. [p. 59]

B0750 A Il corpo affusolato e il simbolo della luce identificano una boa luminosa a fuso; il miraglio superiore è un riflettore radar, che rimanda passivamente gli impulsi ricevuti. [p. 59]

B0751 C La luce è bianca perché nella caratteristica Fl.3s7M non è indicato un colore diverso. La W separata sotto la boa descrive invece il colore bianco del corpo. [p. 59]

B0752 B Fl senza un numero tra parentesi indica un singolo lampo; 3s è il periodo di tre secondi e 7M la portata nominale di sette miglia nautiche. [p. 59]

B0753 A Il segnale laterale indica su quale lato (dritta o sinistra) deve essere lasciato quando si naviga nel senso convenzionale del segnalamento (tipicamente dall'esterno verso il porto). [p. 60]

B0754 C La portata geografica è la distanza massima di avvistamento di un faro tenendo conto della curvatura terrestre, dell'altezza della luce e dell'altezza dell'osservatore. [p. 60]

B0755 B I fanali sono sorgenti luminose che segnalano entrate dei porti, boe, pericoli, canali navigabili e piattaforme, rendendoli riconoscibili ai naviganti. [p. 60]

7.2 Il sistema IALA – fari, fanali e boe / segue

B0756 A La portata luminosa è la distanza massima di visibilità di una luce in funzione dell'intensità luminosa della sorgente e della visibilità meteorologica al momento. [p. 60]

B0757 B La portata nominale è la portata luminosa in un'atmosfera omogenea con visibilità meteorologica di 10 miglia: questa condizione convenzionale permette di confrontare le diverse luci. [p. 60]

B0758 A Nel Mediterraneo si usa il sistema A: seguendo il senso di ingresso in porto, il segnale laterale rosso si lascia a sinistra. [p. 60]

B0759 C I due coni con i vertici rivolti verso l'alto identificano il cardinale Nord: si passa a Nord del segnale, dalla parte opposta al pericolo situato a Sud. [p. 60]

B0760 B Fl(3) W 10s: luce lampeggiante (Fl), 3 lampi bianchi (W), periodo 10 secondi. [p. 60]

B0761 B Int(2) indica due eclissi per ciclo; senza un colore specificato la luce si intende bianca. Seguono periodo di 10 secondi, elevazione di 26 metri sul livello medio del mare e portata nominale di 20 miglia. [p. 60]

B0762 A Il segnale cardinale indica il lato Nord, Est, Sud o Ovest sul quale transitare rispetto al segnale per evitare il pericolo. [p. 60]

B0763 A Oc(3) indica una luce intermittente con tre eclissi per ciclo; W indica che la luce è bianca. I 5 secondi sono il periodo completo, non la durata di una singola eclissi. [p. 60]

B0764 A ISO (isofase): la durata del periodo luminoso è uguale a quella del periodo di eclissi; il ciclo è perfettamente simmetrico. [p. 60]

B0765 B La portata luminosa di un faro dipende dall'intensità luminosa, espressa in candele, e dalla trasparenza dell'atmosfera al momento dell'osservazione: questi fattori determinano quanta luce arriva all'osservatore. [p. 60]

B0766 C Il nero con bande rosse e le due sfere nere sovrapposte identificano il segnale di pericolo isolato: il pericolo è circoscritto e ha acque navigabili tutt'intorno. [p. 61]

B0767 C Lam(2) indica due lampi per ciclo; senza un colore specificato la luce si intende bianca. Seguono periodo di 8 secondi, elevazione di 30 metri sul livello medio del mare e portata nominale di 11 miglia. [p. 61]

B0768 B Il segnale speciale delimita o indica aree destinate a particolari attività, come cavi sottomarini, zone riservate o stazioni oceanografiche: ne segnala l'uso particolare. [p. 61]

B0769 A Nel sistema IALA regione A, i segnali laterali rossi (cilindrici) con miraglio cilindrico si lasciano a sinistra entrando in porto. [p. 61]

B0770 A Il significato diurno si riconosce combinando forma e colore della boa o del miraglio: osservare soltanto la forma non fornisce tutti gli elementi del codice. [p. 61]

B0771 C Fl senza un numero tra parentesi indica un singolo lampo; G ne indica il colore verde e 5s il periodo di cinque secondi. [p. 61]

B0772 A Le regioni A e B differiscono nel sistema laterale. Per segnali speciali, di acque sicure e di pericolo isolato il significato e la codificazione restano gli stessi. [p. 61]

10.1 Nomenclatura: vele, armi, manovre e accessori / segue

V126 Vero Nel ketch l'albero di mezzana è quello poppiere e si trova davanti all'asse del timone. [p. 100]

V127 Falso Drizze e scotte sono manovre correnti: servono a issare e regolare le vele, non a sostenere stabilmente l'albero. [p. 100]

V128 Falso Stralli e sartie sono manovre fisse perché sostengono l'albero; non sono manovre correnti per la regolazione delle vele. [p. 100]

V129 Vero Il paranco distribuisce il carico su più tratti di cima, riducendo la forza necessaria per agire sulla scotta. [p. 100]

V130 Falso Il paranco raffigurato ha quattro tratti di cima che sostengono il bozzello mobile: il rapporto è 4:1, non 6:1. [p. 100]

V131 Vero Il comando «fino» aggiunge una seconda demoltiplicazione al paranco principale: il rapporto complessivo di 8:1 permette regolazioni con uno sforzo minore. [p. 100]

V132 Vero Il cunningham è un paranco verticale applicato all'occhiello dedicato poco sopra l'angolo di mura; mette in tensione la parte prodiera bassa, cioè l'inferitura, della randa. [p. 100]

V133 Falso Il tangone tiene una vela prodiera aperta e distanziata dall'albero; la base della randa è fissata al boma, non al tangone. [p. 100]

V134 Falso Il winch agisce mediante un tamburo sul quale si avvolge la cima; un sistema formato da bozzelli è invece un paranco. [p. 100]

V135 Vero Le scotte si avvolgono sul tamburo del winch in senso orario. I giri, o colli, devono restare affiancati: sovrapponendosi possono incastrarsi. [p. 100]

V136 Vero La ferramenta di bordo comprende i dispositivi che fissano, guidano o regolano le cime e l'attrezzatura, come strozzascotte, winch, arridatori e galloce. [p. 100]

V137 Vero Il polipropilene è utilizzato solo per le sagole galleggianti di salvataggio, perché galleggia sulla superficie dell'acqua. [p. 100]

V138 Falso I grilli collegano cavi e attrezzature; non riducono lo sforzo di trazione sui cavi. [p. 100]

V139 Falso Il carrello della randa permette di spostarne il punto di scotta lungo il trasto; non è il dispositivo sul quale si dà volta e si bloccano le scotte. [p. 100]

V140 Falso La galloccia è un supporto a due estremità sporgenti sul quale si dà volta a una cima per fissarla; non serve a fissare le draglie. [p. 100]

V141 Vero La landa è il cavallotto o la piastra in coperta cui si fissano sartie e stralli, trasmettendo alla struttura gli sforzi di sostegno dell'albero. [p. 100]

V142 Falso Il golfare è un anello o occhiello fissato a una struttura per offrire un punto di attacco; non è un carrello del boma. [p. 100]

V143 Falso La varea è l'estremità del tangone, non un anello di attacco. [p. 100]

10.1 Nomenclatura: vele, armi, manovre e accessori / segue

V144 Vero La trozza è il giunto snodato che unisce il boma all'albero, permettendo al boma di ruotare orizzontalmente e verticalmente durante le manovre. [p. 100]

V145 Vero La resistenza alla trazione permette alle fibre della vela di sopportare i carichi, assicurando la stabilità trasversale del tessuto sotto sforzo. [p. 100]

V146 Falso Il dacron è un tessuto comunemente impiegato per realizzare vele da crociera. [p. 100]

V147 Vero L'esposizione prolungata al sole indebolisce progressivamente le fibre della vela, riducendone la resistenza meccanica. [p. 100]

V149 Vero La dotazione base dello sloop è formata dalla randa, posta dietro l'albero, e dal genoa o genova, posto a prua. [p. 100]

V151 Falso Il paterazzo sostiene l'albero verso poppa e ne influenza la regolazione; non serve a regolare il vang. [p. 100]

V159 Falso Il lazy jack è un sistema di sagole che raccoglie la randa mentre viene ammainata, non una drizza di emergenza. [p. 100]

V160 Vero Le sagole del lazy jack guidano e contengono la randa mentre scende, aiutandola a raccogliersi sul boma. [p. 100]

V161 Vero Il feeder guida l'inferitura del fiocco o del genoa nella canaletta dello strallo cavo, facilitandone l'introduzione durante l'issata. [p. 100]

V162 Falso Il tesabase regola la tensione della base della randa lungo il boma; non è destinato alla base del fiocco. [p. 101]

V163 Falso Lo spinnaker si manovra con drizza, scotta e braccio; il tangone si regola con carica-alto e caricabasso. Spring, vang, borosa e meolo del tangone non svolgono queste funzioni. [p. 101]

V164 Vero Il braccio controlla l'angolo di mura dello spinnaker, quello sopravvento, consentendo di regolarne la posizione. [p. 101]

V166 Vero L'impiombatura è l'intreccio dei trefoli alle estremità di cavi tessili o in acciaio per unirli oppure formare un anello fisso a cui agganciare ferramenta o manovre. [p. 101]

V168 Vero Le sartie sono cavi generalmente in acciaio, ma anche in fibre tessili particolarmente tenaci, che sostengono lateralmente l'albero. [p. 101]

V169 Falso Il tornichetto è un tenditore che regola la tensione di un cavo; non serve a unire due cime di materiale diverso. [p. 101]

V170 Vero Il vang è una ritenuta regolabile del boma: regola la flessione longitudinale dell'albero e modifica la forma della superficie portante della vela. [p. 101]

V171 Falso Sartie e stralli sono esterni all'albero per poterlo sostenere; non passano al suo interno. [p. 101]

V173 Falso L'albero si regola agendo sulle manovre fisse che lo sostengono, non sulle manovre correnti destinate alle vele. [p. 101]

V174 Vero Le manovre correnti servono a issare, ammainare e regolare le vele: il nome le distingue dalle manovre destinate al sostegno dell'albero. [p. 101]

10.2 Armare e ridurre le vele / segue

V216 Falso La presa di terzaroli riduce la superficie della randa senza sostituirla. Il matafione è una cima per raccogliere la tela eccedente, non una randa di rispetto. [p. 102]

V242 Vero Nelle andature di granlascio e giardinetto la ritenuta del boma può evitare il passaggio involontario del boma all'altro lato durante una strambata. [p. 102]

V244 Vero Lo sbandamento eccessivo segnala che la velatura è diventata impegnativa: il dubbio sulla necessità di ridurla invita a intervenire per tempo. [p. 102]

V245 Vero La falchetta stabilmente in acqua indica uno sbandamento eccessivo: è certamente opportuno ridurre la vela. [p. 102]

10.3 Andature, vento apparente, sopravento/sottovento e mure

39 quiz · Teoria: Vela p. 18 · Quiz p. 102

V005 Vero La vela si regola rispetto al vento che la investe, orientandola in modo da ricavarne la spinta. [p. 102]

V006 Vero L'andatura è la direzione verso cui procede l'unità a vela rispetto alla direzione di provenienza del vento; cambia al variare dell'angolo prua-vento. [p. 102]

V007 Falso L'andatura descrive la direzione dell'unità rispetto alla provenienza del vento, non la sua velocità. [p. 102]

V008 Vero Procedendo a favore di vento, il vento apparente è la differenza tra il vento reale e quello di velocità: il vento dovuto al movimento arriva da prua e si oppone a quello reale. [p. 102]

V009 Falso Procedendo a favore di vento, il vento apparente è la differenza tra il vento reale e quello di velocità, perché i due venti hanno versi opposti. [p. 102]

V010 Vero Procedendo controvento, il vento apparente è la somma del vento reale e di quello di velocità, perché entrambi arrivano da prua. [p. 102]

V011 Falso Procedendo controvento, al vento di velocità si aggiunge il vento reale: il vento apparente comprende entrambi, non soltanto quello dovuto al movimento. [p. 103]

V012 Vero Durante la navigazione il vento apparente risulta orientato più a proravia del vento reale, perché combina quest'ultimo con il vento di velocità proveniente da prua. [p. 103]

V013 Falso Il vento apparente deriva dalla combinazione del vento reale con quello di velocità: la sua direzione non è sempre perpendicolare a quella del vento reale. [p. 103]

V014 Vero L'intensità del vento apparente aumenta quanto più l'unità procede verso la provenienza del vento, perché il movimento rafforza il vento percepito. [p. 103]

V015 Falso L'intensità del vento apparente aumenta avvicinandosi alla direzione da cui proviene il vento, non allontanandosene. [p. 103]

V016 Falso Di bolina si procede con un angolo di circa 45° rispetto alla provenienza del vento reale, non di 135°. [p. 103]

V017 Falso Al traverso il vento proviene dal fianco: forma un angolo di 90° con la direzione dell'unità, non di 45°. [p. 103]

V018 Falso Al lasco il vento arriva da una direzione intermedia tra il traverso e la poppa, circa 135° dalla prua, non 45°. [p. 103]

10.3 Andature, vento apparente, sopravento/sottovento e mure / segue

V019 Falso Nell'andatura di poppa il vento proviene da dietro, a 180° rispetto alla prua, non a 90°. [p. 103]

V020 Vero Di bolina il movimento verso la provenienza del vento aumenta il vento percepito: questa maggiore intensità fa sembrare elevata la velocità dell'unità. [p. 103]

V021 Falso Di bolina il vento percepito è superiore al vento reale, perché si avanza verso la provenienza del vento; per questo la velocità dell'unità sembra elevata. [p. 103]

V022 Vero Di poppa il vento di velocità si oppone al vento reale e riduce il vento apparente: questa minore intensità fa sembrare più bassa la velocità dell'unità. [p. 103]

V023 Falso Di poppa il movimento dell'unità riduce il vento percepito rispetto a quello reale; è questa diminuzione a far sembrare minore la velocità. [p. 103]

V024 Vero Il settore di bordeggi, o angolo morto, è il settore controvento nel quale le vele non producono la portanza necessaria a procedere. [p. 103]

V025 Falso Il settore di bordeggi, o angolo morto, è il settore controvento nel quale le vele non producono la portanza necessaria a procedere: non permette di aumentare la velocità. [p. 103]

V026 Vero Una raffica sposta il vento apparente più a poppavia, verso la direzione del vento reale: questa variazione permette di stringere maggiormente la bolina. [p. 103]

V027 Falso Quando il vento reale cala, il contributo del vento di velocità pesa relativamente di più e sposta il vento apparente verso prua, peggiorando l'angolo di bolina. [p. 103]

V035 Vero La planata è l'equilibrio dinamico dell'unità sulla cresta dell'onda prodotta dal proprio avanzamento: il movimento genera il sostegno che solleva parte dello scafo. [p. 103]

V049 Vero L'andatura è la direzione di navigazione rispetto alla provenienza del vento. [p. 103]

V050 Vero La bolina è l'andatura in cui la direzione dell'unità forma un angolo di circa 45° rispetto alla provenienza del vento reale. [p. 103]

V051 Vero Al lasco il vento arriva da una direzione intermedia tra il traverso e la poppa: l'angolo rispetto alla prua è circa 135°. [p. 103]

V052 Vero Il traverso è l'andatura con angolo di 90° rispetto al vento reale; il vento spira perpendicolarmente all'asse longitudinale dell'unità. [p. 103]

V053 Falso Al lasco l'angolo rispetto alla provenienza del vento reale è circa 135°; un angolo di 90° corrisponde invece al traverso. [p. 103]

V054 Vero La poppa (fil di ruota) è l'andatura con angolo di 180° rispetto al vento; il vento spira direttamente da poppa lungo l'asse longitudinale. [p. 104]

V055 Vero Di bolina l'unità avanza verso la provenienza del vento: il contributo del movimento aumenta l'intensità del vento percepito a bordo. [p. 104]

Esercitati con metodo. Capisci dove migliorare.

Un dubbio tra due risposte, una figura da interpretare, una regola da ricordare. Questo eserciziario ti aiuta a collegare ogni domanda alla spiegazione che serve per comprenderla.

1.435 QUIZ BASE

250 QUIZ VELA

01 Ripassa un argomento alla volta

Segui capitoli e lezioni, con i rimandi alla teoria dei manuali Atlante Base e Vela.

02 Rispondi prima di controllare

Le soluzioni sono raccolte dopo tutti i quiz, per lasciarti ragionare senza anticipazioni.

03 Rileggi il perché della risposta

Ogni quesito ha una spiegazione: uno strumento per capire gli errori e orientare il ripasso.

Interno in bianco e nero. Da affiancare allo studio della teoria.
Non comprende D1, prove pratiche o problemi di carteggio.

