

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



Il percorso dei quiz

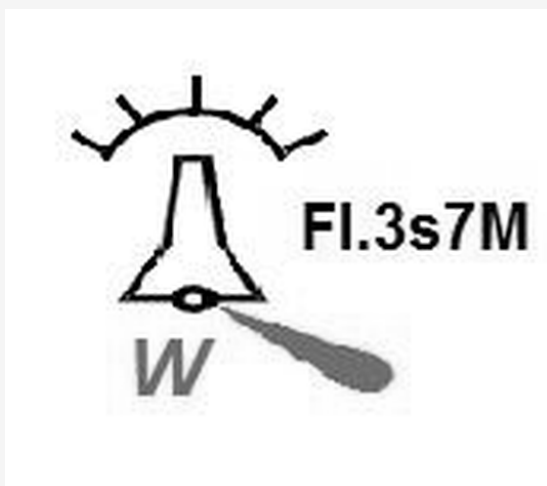
	TEORIA	QUIZ	SOL.		TEORIA	QUIZ	SOL.
01 Lo scafo				07 COLREG e segnalamento			
1.1 Nomenclatura delle parti principali	6	4	109	7.1 Le precedenza e la prevenzione degli abordi	93	52	131
1.2 Nomenclatura del timone	13	7	110	7.2 Il sistema IALA — fari, fanali e boe	99	57	133
1.3 Stabilità	15	8	111	7.3 Fanali e segnali diurni delle unità	109	67	136
02 L'apparato motore				7.4 Segnalamento e navigazione fluviale	117	72	138
2.1 Sistemi di propulsione	19	9	111	08 Meteorologia e mare			
2.2 Irregolarità e piccole avarie	25	12	112	8.1 L'atmosfera: pressione, temperatura, umidità e nubi	120	73	139
2.3 Calcolo dell'autonomia	27	14	113	8.2 Fronti meteorologici	122	74	139
2.4 Nomenclatura dell'elica e regresso	29	16	114	8.3 Venti	123	75	140
03 Manovra e condotta				8.4 Mare: onde, maree, correnti	126	77	141
3.1 Effetti evolutivi dell'elica e del timone	32	16	114	8.5 Previsioni locali	128	78	141
3.2 Cime e nodi di ormeggio	34	18	115	8.6 Bollettini e carte sinottiche	129	79	141
3.3 Manovre di ormeggio	36	19	116	09 Cartografia e navigazione			
3.4 Gavittello	39	20	116	9.1 Coordinate geografiche	133	80	142
3.5 Ancoraggio	40	21	116	9.2 Carte nautiche e proiezione di Mercatore	136	82	143
04 Normativa				9.3 Orientamento, rosa dei venti e angoli di rotta	140	86	145
4.1 Introduzione: ordinamento, classificazione e definizioni	48	24	118	9.4 Bussole magnetiche: declinazione e deviazione	142	87	145
4.2 Marcatura CE, visite e certificati di sicurezza	51	25	118	9.5 Navigazione stimata: spazio, velocità, tempo	146	89	146
4.3 Documenti di bordo, iscrizione e identificazione	53	27	119	9.6 Navigazione costiera e rilevamenti	149	93	148
4.4 Patente nautica	55	29	120	9.7 Prora, rotta, scarroccio e deriva	153	96	149
4.5 Attività commerciale: locazione, noleggio e leasing	57	30	121	9.8 Navigazione elettronica e GPS	155	97	150
4.6 Sinistri: denuncia, soccorso, obblighi del comandante	59	32	121	9.9 Pubblicazioni nautiche	156	98	150
4.7 Sanzioni alcol e droghe	61	33	122	10 Vela			
05 Norme di navigazione				10.1 Nomenclatura: vele, armi, manovre e accessori	4	99	151
5.1 Precauzioni per l'ingresso e l'uscita dai porti	64	34	123	10.2 Armare e ridurre le vele	13	101	153
5.2 Navigazione in prossimità della costa	66	36	123	10.3 Andature, vento apparente, sopravento/sottovento e mure	18	102	154
5.3 Subacquei e attività di pesca	68	37	124	10.4 Manovre: orzare, poggiare, virare, abbattere	23	104	155
5.4 Sci nautico	71	39	125	10.5 Regolazione delle vele in navigazione	26	105	155
5.5 Norme ambientali	73	40	125	10.6 Nomenclatura dello scafo a vela	31	106	156
06 Sicurezza ed emergenze				10.7 Stabilità: pesi, equilibrio, scarroccio e deriva	33	106	157
6.1 Prevenzione incendi ed estintori	76	41	126	10.8 Precedenze a vela e ingresso in porto	37	107	157
6.2 Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio	79	43	127	10.9 Nodi marinai	39	108	158
6.3 Provvedimenti in caso di sinistro	83	46	128				
6.4 Sinistro e abbandono dell'unità	86	48	129				
6.5 Precauzioni con tempo cattivo	87	49	130				
6.6 Apparati radio e comunicazioni di soccorso	89	50	130				

CAPITOLO 07

COLREG e segnalamento

Capitolo 07 • Quiz base

Le precedenza e i segnali rendono leggibili le situazioni in mare. Il capitolo raccoglie 245 quesiti su prevenzione degli abbordi, sistema IALA, segnali delle unità e navigazione fluviale. Il campione seguente abbina una pagina di domande illustrate alle relative spiegazioni.



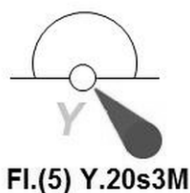
NEL CAPITOLO

- Riconoscere le precedenza e le regole per prevenire gli abbordi.
- Interpretare boe, fari, fanali e sigle del sistema IALA.
- Distinguere i fanali e i segnali diurni delle unità.
- Rispondere ai quesiti e confrontare la scelta con le spiegazioni commentate.

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

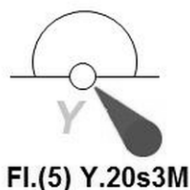
B0745 Di che colore è il corpo del segnale marittimo rappresentato in figura?

- (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.



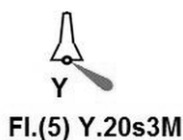
B0747 Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?

- (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.



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]

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:

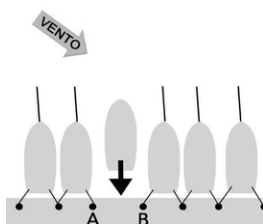
- (A) in presenza di risacca, al fine di evitare che la poppa possa muoversi lateralmente.
- (B) per mantenere ferma la prua dell'unità.
- (C) per mantenere costante l'assetto dell'unità.

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?

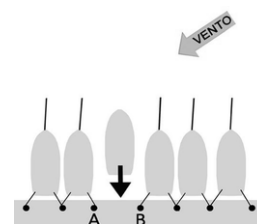
- (A) quella sulla bitta B.
- (B) quella sulla bitta A.
- (C) è indifferente.



3.3 Manovre di ormeggio / segue

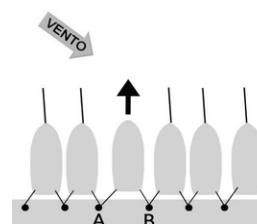
B0565 Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va assicurata per prima?

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



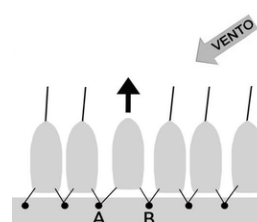
B0566 Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va liberata per prima volendo lasciare la banchina?

- (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.

3.3 Manovre di ormeggio

18 quiz · Teoria: Base p. 36 · Quiz p. 19

B0096 B L'elica sinistrorsa in retromarcia tende a portare la poppa a dritta; iniziando la manovra con il giardinetto di dritta verso la banchina, l'effetto naturale dell'elica avvicina la poppa al punto di ormeggio. [p. 19]

B0097 C Per ormeggiare di fianco con elica destrorsa e banchina a sinistra, si presenta il mascone sinistro alla banchina. La retromarcia arresta l'abbrivio e sposta la poppa a sinistra, avvicinandola alla banchina. [p. 19]

B0553 B Ci si avvicina alla boa con la prora controvento o controcorrente per mantenere il controllo e ridurre la velocità naturalmente; la boa deve avvicinarsi lentamente alla prua. [p. 19]

B0557 A Nell'ormeggio con la poppa in banchina, le cime di poppa incrociate contrastano gli spostamenti laterali causati dalla risacca. [p. 19]

B0559 A Una boa a proravia e una a poppavia trattengono l'unità dalle due estremità, limitandone la rotazione e gli spostamenti longitudinali. [p. 19]

B0564 B Va assicurata prima la cima A, sul lato sopravvento: la sua trazione contrasta lo spostamento dell'unità verso destra causato dal vento. [p. 19]

B0565 A Va assicurata prima la cima B, sul lato sopravvento: la sua trazione contrasta lo spostamento dell'unità verso sinistra causato dal vento. [p. 19]

B0566 A Si libera prima B, sottovento, mantenendo ancora A, sopravvento: quest'ultima continua a contrastare lo spostamento dell'unità causato dal vento. [p. 19]

B0567 B Si libera prima A, sottovento, mantenendo ancora B, sopravvento: quest'ultima continua a contrastare lo spostamento dell'unità causato dal vento. [p. 19]

B0573 B Per ormeggiarsi con il lato dritto alla banchina si aziona il bow truster in accosto a dritta, favorendo la traslazione dell'unità parallelamente alla banchina. [p. 19]

B0575 B In retromarcia l'elica destrorsa tende a portare la poppa a sinistra. La manovra 2 sfrutta questa deviazione per orientare la poppa verso il posto d'ormeggio. [p. 20]

B0576 A In marcia indietro l'elica sinistrorsa tende a portare la poppa a dritta. La manovra 1 sfrutta questa deviazione per orientare la poppa verso il posto d'ormeggio. [p. 20]

B0577 C In marcia indietro l'elica sinistrorsa tende a portare la poppa a dritta. La posizione di partenza 3 permette di sfruttare questa deviazione per avvicinare la poppa alla banchina. [p. 20]

B0578 B In retromarcia l'elica destrorsa porta la poppa a sinistra. Dalla posizione 2 questa deviazione corregge l'inclinazione iniziale e avvicina la poppa all'asse del posto d'ormeggio. [p. 20]

B0579 B Con elica sinistrorsa in retromarcia la poppa tende verso dritta; si sfrutta questo effetto presentando il giardinetto di dritta alla banchina, così la poppa si avvicina naturalmente. [p. 20]

B0580 B L'attracco è la manovra di avvicinamento e assicurazione a una banchina o pontile; comprende sia l'avvicinamento (accosto) sia il fissaggio delle cime. [p. 20]

3.3 Manovre di ormeggio / segue

B0581 C Con banchina a sinistra ed elica destrorsa ci si presenta con il mascone sinistro verso la banchina: dando marcia indietro l'effetto evolutivo dell'elica destrorsa porta la poppa verso sinistra, avvicinandola alla banchina e arrestando l'abbrivio. [p. 20]

B0586 A Nell'immagine 1 si parte sopravento al posto d'ormeggio: retrocedendo, la spinta del vento da sinistra accompagna la poppa verso destra, nello spazio fra le altre unità. [p. 20]

3.4 Gavitello

3 quiz · Teoria: Base p. 39 · Quiz p. 20

B0552 B Il corpo morto è un blocco di cemento posato sul fondo marino, con un anello a cui è agganciata una catena collegata a un gavitello galleggiante in superficie. [p. 20]

B0583 A La cima sotto il gavitello è il collegamento che trasmette il tiro dell'unità all'ormeggio sul fondo: è a questa che ci si assicura. [p. 20]

B0591 C Presentarsi sottovento significa avvicinarsi al gavitello controvento, con il vento di prua: la sua azione aiuta a frenare l'abbrivio durante l'avvicinamento. [p. 20]

3.5 Ancoraggio

54 quiz · Teoria: Base p. 40 · Quiz p. 21

B0498 B La resistenza alla trazione è la capacità dell'ancora di opporsi al tiro senza perdere la presa sul fondo. Dipende dal suo peso e, in parte, dalla forma, che influisce sulla presa. [p. 21]

B0499 C Gli eventuali divieti stabiliscono se si può ancorare in quel punto; la situazione meteomarina locale permette di valutarne l'esposizione e le condizioni di sicurezza. [p. 21]

B0500 A Filare una lunghezza di cima o catena pari a 3-5 volte la profondità del fondale rende il tiro sull'ancora meno verticale, favorendone la presa. [p. 21]

B0501 B L'ancoraggio a ruota (singola ancora, libera rotazione di 360°) richiede uno specchio d'acqua ampio intorno all'unità per evitare abbordi con altre imbarcazioni durante le evoluzioni. [p. 21]

B0502 B Le due ancore si dispongono lungo la corrente, una a monte e una a valle, con le catene a 180°. Questa disposizione limita gli spostamenti dell'unità lungo il fiume. [p. 21]

B0503 A L'ancora a ombrello ha le marre richiudibili che permettono di stiparla facilmente a bordo; per questo è adatta a piccole unità e battelli gonfiabili dove lo spazio è limitato. [p. 21]

B0504 C Il grappino è una piccola ancora con quattro marre fisse, cioè non articolate, utilizzata solo per l'ancoraggio di piccole unità. [p. 21]

B0506 B Le maglie delle catene dell'ancora hanno forma ellittica, cioè ovale e allungata. [p. 21]

B0507 B Il barbotin è la ruota dentata del verricello salpancora le cui cavità hanno la forma esatta delle maglie della catena; evita lo scivolamento della catena durante le operazioni di manovra. [p. 21]

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 generata 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

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.

