

ESEMPI DI DOMANDE PER LA PROVA PRATICA MOTORE

- Comunicare la Rotta in uscita: si avvisa l'equipaggio perché, in caso di scarsa visibilità o di impossibilità del Comandante a governare, si possa rientrare facendo un'inversione di marcia (cioè Rotta -180°),
- Si entra e si esce dal porto sempre tenendo la destra: luce verde a destra entrando o luce rossa a destra uscendo,
- Precedenza sempre a chi esce dal porto; all'interno del porto, precedenza all'unità più grande,
- Velocità in ingresso e dentro il porto: massimo 3 nodi, salvo diversa disposizione dell'Autorità Marittima,
- Come è fatto un gavitello: galleggiante, barbetta, catena, corpo morto; si prende dalla barbetta (cimetta, che nel gavitello del CVA non c'è, ma va intesa come il primo tratto di catena), perché, se preso dalla plastica, potrebbe rompersi,
- Uomo a mare: si accosta verso il lato di caduta per allontanare l'elica dal naufrago; la manovra si chiama curva di Williamson; l'uomo si recupera da sottovento, onde evitare di investirlo con la barca; solo con una grande unità (nave) l'uomo si recupera da sopravvento, perché la nave crea una zona di remora (zona di mare calmo), che agevola il recupero,
- Il salvagente anulare è corredato da una cimetta, che deve essere: arancione, galleggiante, lunga almeno 30 metri,
- Potendo scegliere, su fondo roccioso si usa l'ancora grappino,
- Le fasi dell'ancoraggio sono: dare fondo all'ancora, filare il calumo, agguantare e fare testa,
- Nell'ancoraggio, si deve filare calumo da 3 a 5 volte la profondità, a seconda delle condizioni di vento e mare (5 volte se rafforza il vento e si alza il mare),
- Dovendo ancorare in rada dove ci sono altre barche, si deve tenere conto della distanza o raggio dell'angolo giro del nostro ancoraggio alla ruota, che deve essere almeno pari alla lunghezza del calumo filato,
- Perché? Perché, di sicuro, la barca girerà intorno all'ancora, almeno di 180° , a causa delle brezze,
- L'angolo con cui ci si avvicina alla banchina è tra 30 e 40 gradi,
- Se ci si trova in pericolo durante la navigazione, si comunica via radio PAN PAN PAN (se non c'è rischio di affondamento o pericolo per la vita dell'equipaggio) o con MAYDAY MAYDAY MAYDAY (se ci sono quei rischi), seguito dal nome dell'unità ripetuto 3 volte, dalla posizione (coordinate geografiche) e dalla descrizione del problema,

- Se in navigazione senti un suono di campana e uno di gong, significa che c'è nebbia e che abbiamo una nave superiore a 100 metri di lunghezza, alla fonda, che segnala la sua posizione,
- E da che parti si passa? Da poppa, dalla parte del gong, perché a prua c'è la catena dell'ancora,
- Come faccio a valutare se c'è rischio di collisione con un'altra barca? Se da almeno 2 rilevamenti successivi dell'altra barca, l'angolo rimane costante e la distanza diminuisce tra me e lei,
- Chi ha la precedenza tra una barca che procede a vela e un a motore? La vela,
- Come si chiamano quei fenomeni per cui la barca non va esattamente dove è diretta la prua? Scarroccio e deriva,

FRASI DA DIRE:

rotta – “Rotta ___ gradi, acque libere”,

uomo a mare – “Salvagente e boetta”,

gavitello al traverso – “Direzione N/S/E/W, gavitello al traverso di dx/sx”,

cambio al timone: chi cede – “Rotta ____ gradi, acque libere, passo il comando”; chi

rileva – “Rotta ___ gradi, acque libere”.