

ESERCITAZIONI CON BARCA A MOTORE PER ESAME PATENTE NAUTICA.

L'esame consiste esclusivamente nell'esecuzione delle seguenti prove/manovre:

PRIMA LEZIONE

1- SEGUIRE UNA ROTTA ED ESEGUIRE LE VARIAZIONI RICHIESTE

Lasciare l'ormeggio e prendere la rotta richiesta dall'esaminatore, (ricordare la rotta, a volte viene chiesto con che rotta si deve rientrare in caso di scarsa visibilità: rotta di partenza – 180°).

Raggiungere una velocità di circa 2,5 Nodi.

Mantenere la rotta sino a nuovo ordine, quando richiesto accostare secondo la nuova rotta e, una volta raggiunta, dare conferma della rotta stessa. La variazione di rotta può essere richiesta in diversi modi :

- a) viene indicata direttamente la nuova rotta
- b) viene richiesto di accostare di X gradi a dritta o a sinistra

2- ESEGUIRE UNA PRESA DI GAVITELLO

Non precipitarsi ad orientare la barca verso il gavitello ma prendere prima visione della situazione del vento (in caso di assenza di vento fare riferimento alle altre barche già ormeggiate ad un gavitello, la nostra barca dovrà essere parallela e orientata nello stesso senso).

Il gavitello va avvicinato tenendosi **sottovento** , cioè con la prua controvento, e **va raggiunto dritto con la prua**; in prossimità del gavitello si ridurrà la velocità sino mettere il motore in folle poco prima di raggiungere il gavitello stesso quindi **si deve fermare la barca** agendo con la retromarcia con un'azione breve ma decisa.

Nell'ultima fase di avvicinamento è importantissimo evitare di usare il timone per eventuali correzioni di rotta : inserendo la retromarcia L'effetto che si ottiene sarà l'opposto di quanto desiderato.

A barca ferma, si lasciano i comandi e con il “mezzo marinaio” si prende il gavitello agganciandolo per la “barbetta” (cima che trattiene il gavitello sul fondo).

SECONDA LEZIONE

1- RECUPERO DI UOMO A MARE (Manovra di Williamson)

Durante la navigazione verrà lanciato in acqua un salvagente anulare per simulare la caduta di un uomo a mare accompagnato dal grido di allarme: “uomo a mare a(dritta o sinistra)”

Il timoniere accosta subito dal lato di caduta del naufrago e contemporaneamente arresta il motore. Subito dopo ordina “salvagente e boetta in acqua” (non serve specificare se “luminosa o fumogena”).

Si raddrizza il timone e ci si allontana di 2 o 3 lunghezze di barca dal naufrago quindi si inverte la rotta accostando dal lato opposto a quello di caduta (curva d Williamson) e ci si dirige verso il naufrago (come se fosse un gavitello) avendo cura di avvicinarlo lentamente **con il mascone** tenendosi **sottovento** al naufrago stesso. Giunti in prossimità si ferma il motore e il capo barca provvede al recupero mentre il timoniere rimane al suo posto.

2- ACCOSTARE ALLA BANCHINA (Pontile)

Prendere visione della situazione del vento: salvo diverso e specifico ordine, la manovra di **accostata** deve essere eseguita arrivando **da sottovento** (prua il più possibile controvento).

L'avvicinamento deve avvenire a bassa velocità in modo tale che la nostra rotta abbia un angolo compreso tra 30 e 45 gradi rispetto alla banchina di arrivo. Giunti in vicinanza (3 o 4 metri) si mette il motore in folle e si ruota tutto il timone verso la banchina lasciando avanzare la barca con la sola inerzia, **prima di toccare si aziona brevemente ma decisamente la marcia indietro** . Così facendo la barca accosta e contemporaneamente si arresta.

Questo esercizio deve essere eseguito avvicinando la banchina da entrambi i lati sia con direzione NW-SE che SW-NE

TERZA LEZIONE

1- Ripetizione/perfezionamento delle manovre precedenti

2- ACCOSTATA AD ALTRA BARCA

Questa manovra va eseguita esattamente come l'accostata alla banchina tenendo quindi in considerazione il vento. Si richiede maggiore attenzione per non arrecare danni alle unità e una maggiore precisione in arrivo essendo le barche più corte della banchina

Nota per gli istruttori.

- Ogni lezione deve essere preceduta da 5 minuti di spiegazione teorica degli esercizi da compiere aiutandosi con pennarello e lavagnetta.
-

PROMEMORIA PER I CANDIDATI

- Ricordare che la barca non si 'guida' come un'automobile, la barca 'gira' con la poppa e non con la prua.
- La barca non ha i freni.
- La barca non risponde prontamente ai comandi perché sull'acqua non essendoci attrito tutte le reazioni sono ritardate per cui quando si agisce sul timone bisogna aspettare che la barca 'obbedisca' e NON si deve insistere con il timone. Per lo stesso motivo (mancanza di attrito) quando si varia una rotta, il timone va raddrizzato prima che si raggiunga la rotta o la direzione desiderata (anticipare di 20/30 gradi)
- Durante la navigazione alla velocità consigliata (2,5 nodi) per qualunque manovra si debba compiere è sufficiente ruotare di un giro della ruota del timone.
- Minore è la velocità maggiore sarà la difficoltà di manovra.
- In caso di vento è importante che il motore eserciti una forza superiore a quella del vento se vogliamo riuscire a governare la nostra unità
- Non ostinarsi a cercare la massima precisione con la bussola, una differenza di pochi gradi (circa 5) è tollerata. Allo scopo di mantenere una rotta è fondamentale aiutarsi allineando la prua ad un Punto Cospicuo.
- Per allontanarsi da un ostacolo in acqua, si deve ruotare il timone verso l'ostacolo stesso e dare marcia indietro se l'ostacolo si trova in prossimità della parte anteriore della barca (mascone) viceversa si dà marcia avanti se l'ostacolo si trova più verso poppa (giardinetto)

