ESERCITAZIONI CON BARCA A MOTORE PER ESAME PATENTE NAUTICA

PROMEMORIA PER I CANDIDATI

Per governare correttamente la barca, ricordarsi sempre 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, <u>bisogna aspettare</u> che la barca 'obbedisca' e NON si deve insistere con il timone ("meno timone e più pazienza"). Per lo stesso motivo (mancanza di attrito), quando si varia una rotta, si deve iniziare a raddrizzare il timone prima che si raggiunga la rotta o la direzione desiderata (anticipare di 20/30 gradi),
- minore è la velocità, maggiore sarà la difficoltà di manovra e il tempo necessario per completarla ("barca ferma, non governa"),
- il comando del motore (manetta/acceleratore/leva dell'invertitore) va azionato con precisione e sensibilità; a tale scopo, si consiglia di appoggiarci sopra soprattutto le dita e non l'intera mano,
- durante la navigazione alla velocità consigliata (circa 3 nodi), è sufficiente, per qualunque manovra si debba compiere, ruotare di non più di un giro la ruota del timone,
- 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 (punto fisso ben visibile a terra),
- 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).

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

1- SEGUIRE UNA ROTTA ED ESEGUIRE LE VARIAZIONI RICHIESTE

Lasciare l'ormeggio assicurandosi che il timone sia dritto e prendere la rotta richiesta dall'esaminatore (ricordare la rotta, perché a volte viene chiesto con che rotta si dovrebbe rientrare in caso di scarsa visibilità e la risposta sarebbe: rotta di partenza – 180°).

Raggiungere una velocità di circa 3 nodi e, comunque, una velocità che, in base al vento, consenta di governare l'unità.

Una volta raggiunta la rotta richiesta, dare conferma della rotta stessa (dire: "Rotta X, acque libere/ostacolo a...").

Mantenere la rotta sino a nuovo ordine, tenendo l'allineamento tra la prua e il punto cospicuo.

Quando richiesto, accostare secondo la nuova rotta. La variazione di rotta può essere richiesta dall'istruttore in diversi modi:

- a) indicando direttamente la nuova rotta,
- b) chiedendo di accostare di X gradi a dritta o a sinistra,
- c) chiedendo un'inversione a dritta o a sinistra.

2- ESEGUIRE UNA PRESA DI GAVITELLO

NON precipitarsi a 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 a un gavitello: la nostra barca dovrà essere parallela e orientata nello stesso senso).

Il gavitello <u>va avvicinato</u> tenendosi <u>sottovento</u> (il gavitello deve stare tra il vento e la barca) <u>e controvento</u> (cioè di prua); in prossimità del gavitello, si ridurrà la velocità sino mettere il motore in folle poco prima di raggiungere il gavitello stesso; quindi, <u>si deve fermare la barca</u> agendo sulla retromarcia con un'azione progressiva, fino al completo arresto della barca. Si dovrà fare in modo che il gavitello si trovi in posizione comoda per essere agganciato con il mezzo marinaio, né troppo avanti (sotto al musone), né troppo indietro (angolo del giardinetto con lo specchio di poppa).

Nell'ultima fase di avvicinamento (quando il motore è in folle), è importantissimo evitare di usare il timone per eventuali correzioni di rotta nel momento in cui inserisco la retromarcia. L'effetto che si otterrebbe sulla prua sarebbe l'opposto di quanto desiderato.

<u>A barca ferma</u>, si lasciano i comandi e con il "mezzo marinaio" si prende il gavitello, agganciandolo per la "barbetta" (cima che trattiene il gavitello sul fondo).

Conclusione della manovra. Tornare al timone, fare un giro di ruota del timone verso il gavitello e agire sulla manetta del motore in funzione della posizione del gavitello: gavitello al mascone -> dare motore indietro, gavitello al giardinetto -> dare motore avanti.

3- 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/sinistra"; il timoniere esegue in sequenza queste operazioni:

fa un giro di timone verso l'uomo a mare,

toglie motore (manetta in folle = elica ferma),

a voce alta, ordina "Boetta e salvagente in acqua",

raddrizza il timone con un giro di timone al contrario,

riparte, allontanandosi di almeno 3 lunghezze di barca dal naufrago,

inverte la rotta, accostando dal lato opposto a quello di caduta (curva d Williamson), e dirige verso il naufrago avendo cura di avvicinarlo, lentamente e <u>sottovento</u> (l'uomo deve trovarsi tra il vento e la barca) e al <u>traverso</u> (l'angolo tra la direzione del vento e la prua della barca deve essere di circa 90°); da sottovento e al traverso, si punta l'uomo <u>con il mascone</u>

in prossimità dell'uomo, si mette in folle (senza "frenare" = elica ferma) e l'istruttore provvede al recupero, mentre il timoniere rimane al suo posto.

4- ACCOSTARE ALLA BANCHINA (Pontile)

Prendere visione della situazione del vento: salvo diverso e specifico ordine, la manovra di <u>accostata</u> deve essere eseguita arrivando <u>da sottovento</u> (prua il più possibile controvento; il pontile deve trovarsi tra il vento e la barca).

L'avvicinamento deve avvenire a bassa velocità, in modo tale che la nostra rotta abbia un angolo di circa 20°-30° rispetto alla banchina di arrivo. Giunti in vicinanza (1 lunghezza di barca circa), si mette il motore in folle e si ruota il timone verso la banchina, lasciando avanzare la barca con il solo abbrivio. Quando il bordo del pontile sparisce dalla vista (perchè nascosto dalla falchetta), si aziona <u>delicatamente</u> 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.

MANOVRA EXTRA

La seguente manovra non viene più richiesta all'esame secondo la normativa introdotta a maggio 2022, ma ci sembra utile mantenerla per aggiungere cultura di navigazione alla formazione dei nostri allievi.

ACCOSTARE 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.