

ESERCITAZIONI CON BARCA A MOTORE PER ESAME PATENTE NAUTICA

(Rev. 17/7/2025)

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 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 quando si varia una rotta, si inizia 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) va azionato con precisione e sensibilità: a tale scopo si consiglia di appoggiarci sopra soprattutto le dita e non l’intera mano.

Passando da “marcia avanti” a “marcia indietro” (e viceversa) tenere brevemente la manetta nella posizione di “folle”. Non agire troppo velocemente in questo passaggio altrimenti la centralina del motore andrà “in blocco” e l’elica restare ferma.

- La velocità di navigazione consigliata è di circa 3 nodi, corrispondenti a circa 1400 giri/minuto indicati sul display centrale.
 - 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 consigliabile 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:
(durante l'esame i comandi verranno dati dall'istruttore, ma è possibile che anche l'esaminatore intervenga, sia con comandi che con domande su concetti legati alle manovre)

1- ANDATURE: SEGUIRE UNA ROTTÀ ED ESEGUIRE LE VARIAZIONI RICHIESTE

Lasciare il pontile assicurandosi che il timone sia dritto e prendere la rotta richiesta (ricordare la rotta perché può essere chiesto con che rotta si deve rientrare in caso di scarsa visibilità. Risposta sarà: rotta di partenza – 180°).

Raggiungere una velocità di circa 3 Nodi (circa 1400 giri/minuto), ovvero una velocità che consenta di governare l'unità anche in caso di vento.

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

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

Quando richiesto, accostare secondo la nuova rotta. La variazione di rotta può essere richiesta 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 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 di prua (il gavitello deve stare tra il vento e la barca) e **controvento** (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 si deve fermare la barca agendo con la 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)

N.B. 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 potrebbe essere 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).

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 galleggiante per simulare la caduta di un uomo a mare accompagnato dal grido di allarme:

“uomo a mare a(dritta o sinistra)”

Il timoniere esegue in sequenza queste operazioni:

- Ruota tutto il 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

Si riparte allontanandosi di almeno 3 lunghezze di barca dal naufrago quindi si inverte la rotta accostando dal lato opposto a quello di caduta (curva di Williamson) e ci si dirige verso il naufrago avendo cura di avvicinarlo con il mascone tenendosi sottovento (l'uomo deve trovarsi tra il vento e la barca) e al traverso (l'angolo tra la direzione del vento e la murata della barca deve essere di circa 90°) rispetto al naufrago stesso.

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 accostata deve essere eseguita arrivando da sottovento (prua il più possibile controvento; il pontile deve trovarsi tra il vento e la barca).

Come punto conspicuo si prende lo spigolo sottovento del pontile.

Al primo gavitello impostare la velocità con cui si arriverà al pontile.

Procedere diritti fino al secondo gavitello dove accostare verso lo spigolo sopravento del pontile, in modo tale che la nostra rotta abbia un angolo di circa 20° rispetto al pontile.

Raddrizzare e, giunti a circa 1 lunghezza di barca dal pontile, si mette il motore in folle e si ruota il timone verso la banchina lasciando avanzare la barca con la sola inerzia. Quando il bordo del pontile sparisce dalla vista perchè nascosto dalla murata, si aziona la marcia indietro in modo proporzionato ad accostare e arrestare la barca.