

| #  | figura | domanda  | risposta     |
|----|--------|--|--------------|
| 1  |        | Lo scafo di un'unità navale a vela è la parte immersa della deriva.  | VERO o FALSO |
| 2  |        | Lo scafo di un'unità a vela è la struttura galleggiante e portante della stessa.   | VERO o FALSO |
| 3  |        | La presenza del bulbo zavorrato in un'unità navale a vela ha la funzione di fornire alla stessa una maggiore stabilità per contrastare le azioni esterne (vento).                                      | VERO o FALSO |
| 4  |        | La presenza del bulbo zavorrato in un'unità navale a vela ha la funzione di offrire alla stessa una maggior penetrazione alla prua, tale da farle raggiungere velocità più elevate.                    | VERO o FALSO |
| 5  |        | La vela si orienta in relazione al flusso del vento.   | VERO o FALSO |
| 6  |        | Per andatura si intende la direzione verso cui la stessa procede rispetto alla direzione di provenienza del vento.   | VERO o FALSO |
| 7  |        | Per andatura si intende la velocità raggiunta dall'unità navale a vela rispetto alla direzione di provenienza del vento  | VERO o FALSO |
| 8  |        | Quando l'unità a vela si muove a favore di vento, il vento apparente equivale alla differenza tra il vento reale e quello di velocità dell'unità navale stessa.  | VERO o FALSO |
| 9  |        | Quando l'unità a vela si muove a favore di vento, il vento apparente, corrisponde alla somma tra il vento reale e quello di velocità dell'unità navale   | VERO o FALSO |
| 10 |        | Quando l'unità a vela si muove controvento, il vento apparente corrisponde alla somma tra il vento reale e quello di velocità dell'unità navale.   | VERO o FALSO |
| 11 |        | Quando l'unità a vela si muove controvento, il vento apparente è pari al vento di velocità dell'unità navale stessa.   | VERO o FALSO |
| 12 |        | Durante la navigazione di una unità a vela, il vento apparente è sempre orientato più a proravia rispetto al vento reale.  | VERO o FALSO |
| 13 |        | Durante la navigazione di una unità a vela, il vento apparente, è sempre orientato ortogonalmente rispetto al vento reale.   | VERO o FALSO |
| 14 |        | 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 o FALSO |
| 15 |        | 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 o FALSO |
| 16 |        | 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 o FALSO |
| 17 |        | 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 o FALSO |
| 18 |        | 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 o FALSO |
| 19 |        | 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 o FALSO |
| 20 |        | 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 o FALSO |
| 21 |        | 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 o FALSO |
| 22 |        | 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 o FALSO |
| 23 |        | 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 o FALSO |
| 24 |        | Per "settore di bordeggiamento", 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 o FALSO |
| 25 |        | Per "settore di bordeggiamento", 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 o FALSO |
| 26 |        | 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 o FALSO |
| 27 |        | 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 o FALSO |
| 28 |        | L'angolo di incidenza risulta essere l'angolo formato tra la direzione del vento apparente e quella verso cui è orientata la vela.   | VERO o FALSO |
| 29 |        | Il centro velico risulta essere il punto di applicazione della forza del vento apparente sulle vele e sull'opera morta.  | VERO o FALSO |
| 30 |        | Il centro di deriva risulta essere il centro geometrico della superficie di deriva posto sotto la chiglia dell'unità a vela.   | VERO o FALSO |
| 31 |        | Il centro velico e il centro di deriva si influenzano tra loro generando effetti che sono individuabili e prevedibili per ogni unità a vela.   | VERO o FALSO |

| #  | figura | domanda  | risposta     |
|----|--------|--|--------------|
| 32 |        | In condizioni di timone al centro, quando il centro velico è allineato con il centro di deriva, l'unità a vela si definisce "neutra" (né poggiera né orziera).   | VERO o FALSO |
| 33 |        | In condizioni di timone al centro, quando il centro velico è allineato con il centro di deriva, l'unità a vela si avvicina alla direzione del vento (orziera).   | VERO o FALSO |
| 34 |        | La posizione del centro velico nelle unità a vela dipende dalla superficie e dalla forma delle vele, dalla reciproca influenza tra le vele bordate e dalla messa a punto dell'attrezzatura.              | VERO o FALSO |
| 35 |        | 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 o FALSO |
| 36 |        | La "messa a segno" delle vele è generata dal vento apparente durante la navigazione.   | VERO o FALSO |
| 37 |        | La pressione esercitata dal vento sulle vele dipende dall'angolo di incidenza.   | VERO o FALSO |
| 38 |        | La pressione esercitata dal vento sulle vele dipende esclusivamente dal valore della prora assunta dall'unità.   | VERO o FALSO |
| 39 |        | La forza di scarroccio risulta perpendicolare all'asse longitudinale dell'unità a vela.  | VERO o FALSO |
| 40 |        | La forza di propulsione risulta perpendicolare all'asse longitudinale dell'unità a vela.   | VERO o FALSO |
| 41 |        | L'albero di un'unità a vela inclinato verso poppa rende la stessa tendenzialmente orziera.   | VERO o FALSO |
| 42 |        | L'albero di un'unità a vela inclinato verso prua rende la stessa tendenzialmente poggiera.   | VERO o FALSO |
| 43 |        | La funzione delle stecche poste sulla randa è quella di conservare inalterata la forma della vela in qualsiasi condizione meteomarina.   | VERO o FALSO |
| 44 |        | La funzione delle stecche poste sulla randa è quella di garantire l'ottimale indicazione della direzione del vento sulla vela?   | VERO o FALSO |
| 45 |        | Con riguardo alla teoria della vela, il multiscafo ha una maggiore stabilità.  | VERO o FALSO |
| 46 |        | Il bulbo zavorrato di un'unità a vela fornisce maggiore stabilità per contrastare l'azione esterna del vento.  | VERO o FALSO |
| 47 |        | La stabilità di un'imbarcazione a vela è assicurata dal bulbo zavorrato.   | VERO o FALSO |
| 48 |        | La vela tende, per sua natura, ad assumere una posizione neutra di 45° rispetto al flusso del vento e a ricevere una spinta in tale direzione.   | VERO o FALSO |
| 49 |        | Per andatura si intende la direzione verso cui procede un'unità a vela rispetto alla direzione di provenienza del vento.   | VERO o FALSO |
| 50 |        | 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 o FALSO |
| 51 |        | 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 o FALSO |
| 52 |        | 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 o FALSO |
| 53 |        | 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 o FALSO |
| 54 |        | Si chiama "poppa" o "fil di ruota" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 180° rispetto alla direzione del vento reale.                              | VERO o FALSO |
| 55 |        | Procedendo di bolina, a bordo il vento percepito risulta d'intensità superiore a quella reale.   | VERO o FALSO |
| 56 |        | Procedendo di poppa la velocità avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta superiore rispetto a quella reale.   | VERO o FALSO |
| 57 |        | Il settore di bordeggio è la zona dello scafo di un'unità navale a vela che concorre a fornire la spinta velica e quindi ad incrementare la velocità della stessa in funzione della direzione del vento. | VERO o FALSO |
| 58 |        | Si intende per lato sottovento, la superficie sopravvento della vela che è sottoposta a una depressione.   | VERO o FALSO |
| 59 |        | Il centro velico è il punto di applicazione della risultante delle forze dovute all'azione del vento sulle vele.   | VERO o FALSO |
| 60 |        | E' il centro velico il punto di applicazione delle forze idrodinamiche sullo scafo dovuta allo scarroccio.   | VERO o FALSO |
| 61 |        | Il centro di deriva è il centro dello scafo a vela di piccole dimensioni.  | VERO o FALSO |
| 62 |        | Il centro di deriva è il punto di applicazione della resistenza laterale che si oppone alle forze idrodinamiche esercitate sull'opera viva.  | VERO o FALSO |
| 63 |        | Il centro velico e il centro di deriva servono per determinare il punto nave a vela.   | VERO o FALSO |
| 64 |        | In condizioni di timone neutro (al centro), quando il centro velico è collocato a proravia del centro di deriva, l'unità navale a vela si allontana dalla direzione del vento (è poggiera).              | VERO o FALSO |
| 65 |        | In condizioni di timone neutro (al centro), quando il centro velico è allineato con il centro di deriva, l'unità navale a vela si definisce equilibrata (né poggiera né orziera).                        | VERO o FALSO |

| #  | figura | domanda  | risposta     |
|----|--------|--|--------------|
| 66 |        | La posizione del centro velico per le unità navali a vela dipende dalla forma della vela, dalla reciproca influenza tra le vele bordate e dalla messa a punto dell'attrezzatura. | VERO o FALSO |
| 67 |        | La posizione del centro di deriva delle unità a vela dipende dalla forma delle vele.   | VERO o FALSO |
| 68 |        | Si intende per sopravento, il lato dell'unità ubicato al di sotto del punto di applicazione del vento apparente.   | VERO o FALSO |
| 69 |        | Si intende per sottovento, il lato dell'unità opposto rispetto a quello su cui batte il vento.   | VERO o FALSO |
| 70 |        | La dizione di "mure a dritta/mure a sinistra" indica la parte prodiera dello scafo sulla quale si infrangono le onde.  | VERO o FALSO |
| 71 |        | Per grasso della vela si intende la parte della vela più prossima alla tensione della drizza.  | VERO o FALSO |
| 72 |        | Il piano velico è l'organizzazione delle vele di un'unità come da progetto ed è essenzialmente caratterizzato dal numero di alberi e dal tipo di vele a disposizione.            | VERO o FALSO |
| 73 |        | Per portanza si intende il peso complessivo di tutte le attrezzature veliche imbarcate su un'unità a vela.   | VERO o FALSO |
| 74 |        | Lo svergolamento della vela dipende dalla velocità del vento reale che aumenta in funzione dell'altezza da cui spira rispetto alla superficie del mare.                          | VERO o FALSO |
| 75 |        | Per "straorza" si intende l'improvviso cambio di prua verso la direzione di provenienza del vento, causato da una raffica o da un'onda particolarmente intensa.                  | VERO o FALSO |
| 76 |        | Per "strapoggia" si intende l'improvviso allontanarsi della prua dalla direzione del vento tale anche da causare una strambata.  | VERO o FALSO |
| 77 |        | Per "raffica" si intende una particolare tipologia di venti, di rilevante intensità, che spirano prevalentemente da levante o da ponente.  | VERO o FALSO |
| 78 |        | Per "scarroccio" si intende la traslazione laterale dell'unità a vela per effetto del vento esercitato sullo scafo durante la navigazione.                                       | VERO o FALSO |
| 79 |        | Un'unità a vela scuffia quando si ribalta, immergendo l'albero anche fino a 180° rispetto alla posizione iniziale.   | VERO o FALSO |
| 80 |        | Si intende per "smagrire" la vela il variare della superficie portante della stessa riducendone la sua concavità.  | VERO o FALSO |
| 81 |        | Si dice "stringere il vento" il condurre l'unità a vela lasciando quanto più possibile le vele, allontanando la prua dalla direzione dalla quale proviene il vento.              | VERO o FALSO |
| 82 |        | Si dice "poggiare" il condurre l'unità a vela lasciando quanto più possibile le vele, allontanando la prua dalla direzione dalla quale proviene il vento.                        | VERO o FALSO |
| 83 |        | La forza di propulsione risulta parallela all'asse longitudinale dell'unità navale a vela.   | VERO o FALSO |
| 84 |        | La forza di scarroccio e la forza di propulsione hanno origine dalla forza risultante generata dal vento sulla superficie velica.  | VERO o FALSO |
| 85 |        | Si intende per "corda" della vela la linea idealmente tracciata per unire le due estremità del profilo della vela.   | VERO o FALSO |
| 86 |        | La concavità della vela assolve alla funzione di diminuire la resistenza all'avanzamento dell'unità.   | VERO o FALSO |
| 87 |        | Lo spostamento del peso dell'equipaggio a bordo durante la navigazione a vela può servire a contrastare l'azione sbandante generata dal vento sulla superficie velica.           | VERO o FALSO |
| 88 |        | Per contrastare la tendenza poggiera dell'unità a vela è utile spostare i pesi verso prua.   | VERO o FALSO |
| 89 |        | Per contrastare la tendenza orziera dell'unità a vela è utile spostare i pesi verso l'albero.  | VERO o FALSO |
| 90 |        | E' meglio evitare un'impostazione troppo poggiera di un'unità perché tale impostazione limita notevolmente l'azione del timone.  | VERO o FALSO |
| 91 |        | Un'unità in navigazione a vela con andatura di bolina, se eccessivamente sbandata sottovento, subisce un aumento della velocità e una miglior performance delle vele bordate.    | VERO o FALSO |
| 92 |        | E' meglio preferire un'impostazione leggermente orziera di un'unità a vela perché tale impostazione favorisce le prestazioni e la sicurezza a bordo.                             | VERO o FALSO |
| 93 |        | L'inclinazione verso la prua dell'albero di un'unità a vela rende la stessa tendenzialmente poggiera.  | VERO o FALSO |
| 94 |        | L'inclinazione verso la poppa dell'albero di un'unità a vela rende la stessa tendenzialmente poggiera.   | VERO o FALSO |
| 95 |        | Lascare la drizza e la base della randa aumenta la concavità della vela (grasso) e le fa assumere una configurazione adatta all'andatura in fil di ruota.                        | VERO o FALSO |
| 96 |        | L'angolo di incidenza è quello formato tra la direzione del vento apparente e quella verso cui è orientata la vela, in pratica l'angolo con cui il profilo fende l'aria.         | VERO o FALSO |
| 97 |        | La spinta della randa è principalmente orziera, quella del genoa o del fiocco tendenzialmente poggiera.  | VERO o FALSO |
| 98 |        | Al crescere del vento si cazzano cunningham (o la drizza randa), il tesabase, la drizza genova.  | VERO o FALSO |

| #   | figura     | domanda   | risposta     |
|-----|------------|---|--------------|
| 99  |            | Al crescere del vento è utile spostare verso prua il carrello del genoa.  | VERO o FALSO |
| 100 |            | Negli armamenti frazionati, le sartie volanti servono a sostenere l'albero, controbilanciando lo sforzo trasmesso dalle vele allo strallo.                        | VERO o FALSO |
| 101 |            | Negli armamenti frazionati con crocette acquartierate verso poppa e paterazzo, le sartie volanti possono dare supporto all'albero ma non sono strutturali.        | VERO o FALSO |
| 102 |            | Si intende per unità attrezzata con armo frazionato quella in cui lo strallo non è "incappellato" in testa d'albero.  | VERO o FALSO |
| 103 |            | Si intende per unità attrezzata con armo frazionato quella il cui scafo è suddiviso in almeno tre compartimenti.  | VERO o FALSO |
| 104 |            | Le crocette garantiscono un'adeguato punto di forza e ritenuta delle scotte sul piano di coperta.   | VERO o FALSO |
| 105 |            | Le crocette servono a tensionare le sartie che sorreggono l'albero lateralmente.  | VERO o FALSO |
| 106 |            | La regolazione delle sartie si attua attraverso l'utilizzo del carrello della scotta.   | VERO o FALSO |
| 107 |            | L'avvolgifiocco è una particolare galloccia dove viene avvolta la scotta sottovento del fiocco.   | VERO o FALSO |
| 108 |            | La balumina è il lato più corto della randa, che si introduce all'interno della canaletta del boma.   | VERO o FALSO |
| 109 |            | La ralinga della randa è il cavo cucito nel lato di inferitura per essere introdotto all'interno della canaletta dell'albero.                                     | VERO o FALSO |
| 110 |            | Per "base" della randa si intende il lato libero della vela dove sono ricavate le tasche per poter introdurre le stecche.   | VERO o FALSO |
| 111 |            | Per "angolo di scotta" della randa si intende quello compreso tra la base e la balumina, dove è agganciato il tesabase.   | VERO o FALSO |
| 112 |            | Per "angolo di penna" della randa si intende l'angolo compreso tra la base e la ralinga ove è agganciata la trozza del boma.                                      | VERO o FALSO |
| 113 |            | Per "angolo di mura" della randa si intende l'angolo compreso tra la balumina e la ralinga, posto all'estremità superiore della vela, ove è agganciata la drizza. | VERO o FALSO |
| 114 |            | Il fiocco consente all'unità a vela di navigare esclusivamente con angoli compresi tra i 40° e i 70° rispetto alla direzione da cui spira il vento.               | VERO o FALSO |
| 115 |            | La randa rappresenta la vela principale di un'unità a vela, ubicata a poppavia dell'albero, e di forma triangolare.   | VERO o FALSO |
| 116 |            | Il genoa o genova rappresenta una particolare tipologia di vela prodiera avente una superficie ridotta utilizzata in caso di condizioni meteo marine avverse.     | VERO o FALSO |
| 117 |            | Il genoa o genova è la vela prodiera avente una superficie che non si sovrappone a quella della randa.  | VERO o FALSO |
| 118 |            | Il genoa (o genova) oltrepassa l'albero verso poppa fino a una lunghezza generalmente pari al 50% della distanza fra l'albero e il punto di mura .                | VERO o FALSO |
| 119 |            | Il fiocco è la vela prodiera avente una superficie che non si sovrappone a quella della randa.  | VERO o FALSO |
| 120 |            | Lo spinnaker rappresenta la vela principale, utilizzata in particolar modo nelle andature di bolina al fine di dare maggiore potenza e superficie velica.         | VERO o FALSO |
| 121 |            | Il gennaker è una vela asimmetrica adatta alle andature comprese tra il traverso e il lasco (60°-120° dal vento).   | VERO o FALSO |
| 122 |            | Il code 0 è una vela asimmetrica adatta alle andature con poco vento comprese tra la bolina larga e il traverso.  | VERO o FALSO |
| 123 |            | Il code 0 è una vela inferita.  | VERO o FALSO |
| 124 |            | Lo sloop è l'armo caratterizzato dalla presenza di un solo albero e la possibilità di issare una sola vela di prua alla volta.                                    | VERO o FALSO |
| 125 |            | Il cutter è l'armo caratterizzato dalla presenza di un solo albero, armato con due fiocchi contemporaneamente.  | VERO o FALSO |
| 126 |            | Il ketch è quell'armo caratterizzato dalla presenza dell'albero di mezzana a proravia dell'asse del timone.   | VERO o FALSO |
| 127 |            | Tra le manovre fisse vi sono drizze e scotte.   | VERO o FALSO |
| 128 |            | Tra le manovre correnti vi sono stralli e sartie.   | VERO o FALSO |
| 129 |            | Il paranco di scotta assolve la funzione di demoltiplicare lo sforzo.   | VERO o FALSO |
| 130 | figura 102 | Quello rappresentato in figura è un paranco con un rapporto 6:1   | VERO o FALSO |
| 131 | figura 103 | Quello rappresentato in figura è un paranco doppio con il rapporto più favorevole, il cosiddetto "fino" di 8:1.   | VERO o FALSO |
| 132 |            | Il cunningham assolve la funzione di porre in tensione la parte prodiera bassa della randa, mediante un paranco verticale.  | VERO o FALSO |
| 133 |            | Il tangone è il pennone sul quale è fissata la base della randa.  | VERO o FALSO |

| #   | figura | domanda   | risposta     |
|-----|--------|---|--------------|
| 134 |        | Il winch è un particolare meccanismo costituito da due bozzelli utilizzato per moltiplicare lo sforzo di trazione esercitato sulle cime.  | VERO o FALSO |
| 135 |        | Le scotte devono essere avvolte intorno al tamburo del winch sempre in senso orario, ponendo particolare attenzione per evitare la sovrapposizione dei "colli".   | VERO o FALSO |
| 136 |        | La ferramenta di bordo è costituita dall'insieme di elementi come strozzascotte, winch, arridatori e galloccie.   | VERO o FALSO |
| 137 |        | Il polipropilene è utilizzato solo per sagole galleggianti utilizzate per il salvataggio.   | VERO o FALSO |
| 138 |        | I grilli assumono la funzione di ridurre o sforzo di trazione sui cavi.   | VERO o FALSO |
| 139 |        | Il carrello di randa (o trasto) è il congegno sul quale vengono date volta e bloccate le scotte della randa.  | VERO o FALSO |
| 140 |        | La galloccia è il dispositivo con cui si fissano le draglie.  | VERO o FALSO |
| 141 |        | La landa è il cavallotto o la piastra collocata in coperta utilizzata per fissare le sartie e gli stralli.  | VERO o FALSO |
| 142 |        | Il golfare è il carrello del boma dove si innesta la randa.   | VERO o FALSO |
| 143 |        | La varea del tangone è l'anello di attacco del mantiglio.   | VERO o FALSO |
| 144 |        | La trozza è lo snodo che unisce il boma all'albero.   | VERO o FALSO |
| 145 |        | La resistenza alla trazione rappresenta una qualità importante nelle fibre del tessuto di una vela, determinandone la stabilità trasversale.  | VERO o FALSO |
| 146 |        | Il dacron non è un materiale correntemente diffuso per la realizzazione di vele da crociera.  | VERO o FALSO |
| 147 |        | L'esposizione molto prolungata delle vele ai raggi solari ne determina il decadimento delle sue caratteristiche meccaniche di resistenza.   | VERO o FALSO |
| 148 |        | Il set di vele standard di un catamarano è formato da randa, fiocco e gennaker.   | VERO o FALSO |
| 149 |        | Il set di vele base di uno scafo armato a sloop è formato da randa e genoa (o genova).  | VERO o FALSO |
| 150 |        | I garrocci sono gli specifici moschettoni che consentono di fissare il lato prodiero del genoa e del fiocco allo strallo di prua.   | VERO o FALSO |
| 151 |        | La funzione del paterazzo è di regolare il vang.  | VERO o FALSO |
| 152 |        | Cazzando il paterazzo si determina un rilevante smagrimento della parte centrale della randa.   | VERO o FALSO |
| 153 |        | La gassa d'amante è un nodo che tende a sciogliersi facilmente.   | VERO o FALSO |
| 154 |        | La gassa d'amante si usa per accorciare una cima.   | VERO o FALSO |
| 155 |        | E' opportuno utilizzare il nodo piano per unire due cavi aventi diverso diametro.   | VERO o FALSO |
| 156 |        | La funzione di un nodo savoia è impedire che l'estremità di un cavo si sfilì da un passacavo.   | VERO o FALSO |
| 157 |        | Il nodo parlato è utile per fissare i parabordi alle draglie.   | VERO o FALSO |
| 158 |        | Il nodo margherita si usa per accorciare una cima.  | VERO o FALSO |
| 159 |        | Per lazy jack si intende una particolare drizza utilizzata per issare le vele in condizioni di emergenza.   | VERO o FALSO |
| 160 |        | Per lazy jack si intende il sistema di sagole che aiuta a raccogliere la randa in fase di ammainata.  | VERO o FALSO |
| 161 |        | Il feeder è il dispositivo utilizzato al fine di facilitare l'introduzione dell'inferitura del fiocco o del genoa all'interno della canaletta dello strallo cavo.   | VERO o FALSO |
| 162 |        | Il tesabase è il dispositivo finalizzato a mantenere tesata la base del fiocco.   | VERO o FALSO |
| 163 |        | Le manovre necessarie all'uso dello spinnaker sono scotta, spring, vang, borosa e meolo del tangone.  | VERO o FALSO |
| 164 |        | Per braccio si intende il cavo utilizzato per manovrare e, quindi, regolare la mura dello spinnaker.  | VERO o FALSO |
| 165 |        | Il matafione è un fiocco di rispetto utilizzato in condizioni meteo marine avverse.   | VERO o FALSO |
| 166 |        | Per impiombatura si intende l'intreccio dei trefoli delle estremità di cavi tessili o in acciaio, al fine di unirli tra di loro o per realizzare un anello fisso a cui agganciare le ferramenta o le manovre. | VERO o FALSO |
| 167 |        | Per borosa si intende la parte terminale superiore dello strallo cavo che lo collega all'albero.  | VERO o FALSO |
| 168 |        | Le sartie, sono i cavi generalmente in acciaio (ma anche in fibre tessili particolarmente tenaci), che sostengono l'albero.   | VERO o FALSO |
| 169 |        | Il tornichetto è un congegno utilizzato per unire due cime di diverso materiale.  | VERO o FALSO |
| 170 |        | Il vang è un sistema di ritenuta del boma di tipo regolabile che assolve a due funzioni principali: regola la flessione longitudinale dell'albero e influenza la superficie portante della vela.              | VERO o FALSO |
| 171 |        | All'interno dell'albero si possono far passare le manovre fisse come sartie e stralli.  | VERO o FALSO |
| 172 |        | L'avvolgiranda è un'attrezzatura che permette di riporre la randa in un gavone una volta terminata la navigazione.  | VERO o FALSO |

| #   | figura | domanda   | risposta     |
|-----|--------|---|--------------|
| 173 |        | La regolazione dell'albero viene effettuata con l'unità all'ormeggio agendo su ogni singola manovra corrente in stretta aderenza a quanto indicato dal costruttore.                             | VERO o FALSO |
| 174 |        | Le manovre correnti sono quelle che servono a manovrare le vele, come le scotte, drizze, wang, tesa base ecc.   | VERO o FALSO |
| 175 |        | Un winch self-tailing è un verricello elettronico comandato dalla timoneria per il quale non è necessario l'uso della maniglia.   | VERO o FALSO |
| 176 |        | Stralli e sartie sono manovre fisse.  | VERO o FALSO |
| 177 |        | Girando la maniglia in senso orario il winch sostiene una migliore trazione e potenza.  | VERO o FALSO |
| 178 |        | Il motivo per cui il grillo della penna di randa è del tipo con perno di blocco è per consentire di sganciare la vela evitando che lo stesso cada in mare.                                      | VERO o FALSO |
| 179 |        | La calza è una sorta di tubo di tela con il quale si raccoglie lo spinnaker o il gennaker prima di ammainarlo.  | VERO o FALSO |
| 180 |        | Con il fiocco autovirante è necessario cazzare la scotta in virata.   | VERO o FALSO |
| 181 |        | Con il fiocco autovirante la scotta è generalmente rinviata a una puleggia sull'albero.   | VERO o FALSO |
| 182 |        | Con il genoa avvolgibile ridotto oltre il 30% della superficie si ha una sensibile riduzione di efficienza del profilo.   | VERO o FALSO |
| 183 |        | L'avvolgifiocco e il moderno sistema che consente di ridurre la vela di prua senza ammainarla.  | VERO o FALSO |
| 184 |        | Lo stopper è la manovra con cui si fissa il boma in posizione di riposo.  | VERO o FALSO |
| 185 |        | Lo stopper è il sistema di bloccaggio che consente di strozzare una drizza.   | VERO o FALSO |
| 186 |        | Per "sventare" si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la prua al vento o a mollare le scotte, in modo che le vele non siano portanti  | VERO o FALSO |
| 187 |        | Per "sventare" si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la poppa al vento.  | VERO o FALSO |
| 188 |        | Con timone a barra per poggiare è necessario porre la barra del timone sopravento ossia dalla parte opposta rispetto alla randa.  | VERO o FALSO |
| 189 |        | Con timone a barra per poggiare è necessario porre la barra del timone sottovento ossia dallo stesso lato della randa.  | VERO o FALSO |
| 190 |        | Quando due unità navali a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella con le mure a sinistra poggerà per lasciare la rotta libera a quella con le mure a dritta, passandole di poppa. | VERO o FALSO |
| 191 |        | Quando due unità navali a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella più lenta lascerà la rotta libera a quella più veloce, passandole di poppa.                                     | VERO o FALSO |
| 192 |        | Quando due unità navali a vela navigano di bolina entrambe con le stesse mure, quella sopravento orzerà per lasciare la rotta libera a quella sottovento.                                       | VERO o FALSO |
| 193 |        | Dopo aver tesato la drizza della randa, la base della stessa può essere cazzata, poco o molto, a seconda che si vogliono assumere rispettivamente andature larghe o di bolina.                  | VERO o FALSO |
| 194 |        | L'abbattuta è la manovra mediante la quale l'unità a vela cambia mure attraversando con la poppa la direzione da cui proviene il vento.   | VERO o FALSO |
| 195 |        | La virata è la manovra per evitare un ostacolo.   | VERO o FALSO |
| 196 |        | La virata è la manovra usata per raggiungere una meta navigando con il vento in fil di ruota.   | VERO o FALSO |
| 197 |        | L'abbattuta si esegue quando la barca è alla massima velocità e naviga con andatura al traverso o di bolina.  | VERO o FALSO |
| 198 |        | Per armare la randa: si collega la borosa all'angolo di mura, si tesa la base e si chiude lo stopper della scotta.  | VERO o FALSO |
| 199 |        | Il punto di mura è posizionato sulla varea del boma.  | VERO o FALSO |
| 200 |        | Si arma la randa cazzando il meolo, inserendo la tavoletta all'interno dell'apposita tasca posta sulla parte più alta dell'albero.  | VERO o FALSO |
| 201 |        | Dopo aver lascato la drizza della randa, la base della stessa può essere lascata, poco o molto, a seconda che si vogliono assumere andature in bolina o bolina larga.                           | VERO o FALSO |
| 202 |        | Genoa (o genova) e fiocco si armano allo stesso modo perché hanno, in generale, lo stesso punto di mura nonché risultano inferiti al medesimo strallo.  | VERO o FALSO |
| 203 |        | La prima operazione necessaria per issare il fiocco o il genoa (o genova) munito di garocci è fissare l'occhiello di bugna nell'apposito attacco ubicato alla base dello strallo.               | VERO o FALSO |
| 204 |        | I garocci di cui è munito il fiocco vanno incocciati allo strallo partendo dal punto di penna e proseguendo verso il punto di scotta.   | VERO o FALSO |
| 205 |        | Il dispositivo solitamente utilizzato per agganciare la drizza alla penna è un moschettone impiombato alla drizza stessa.   | VERO o FALSO |
| 206 |        | Il nodo utilizzato solitamente per fissare le due scotte alla bugna del fiocco, una per lato, è il parlato doppio.  | VERO o FALSO |

| #   | figura | domanda  | risposta     |
|-----|--------|--|--------------|
| 207 |        | La barca viene condotta con la prua al vento al fine di consentire che il fiocco non si gonfi mentre viene issato.   | VERO o FALSO |
| 208 |        | Lo strallo cavo offre il vantaggio di abbassare il centro velico del fiocco.   | VERO o FALSO |
| 209 |        | La doppia canaletta di uno strallo cavo serve per facilitare la sostituzione di una vela di prua.  | VERO o FALSO |
| 210 |        | Issare la tormentina è la manovra che può essere adottata al fine di ridurre la velocità risalendo il vento  | VERO o FALSO |
| 211 |        | La manovra che può essere adottata al fine di ridurre la velocità nelle andature portanti è far fileggiare la randa.   | VERO o FALSO |
| 212 |        | La manovra denominata "mettersi in panna" serve per aumentare la velocità.   | VERO o FALSO |
| 213 |        | La manovra denominata "mettersi in panna" consiste nel porre a collo la vela di prua lasciando la randa bordata per la bolina larga nonché ponendo il timone all'orza.   | VERO o FALSO |
| 214 |        | La manovra denominata "mettersi alla cappa" consiste in una particolare tecnica che consente di navigare a velocità ridotta utilizzando l'ancora galleggiante filata di poppa.   | VERO o FALSO |
| 215 |        | Per "mano o presa di terzaroli" si intende la manovra per abbassare il tangone e smagrire lo spinnaker, passando dall'andatura in fil di ruota al traverso.  | VERO o FALSO |
| 216 |        | La "presa di terzaroli" consiste nell'ammainare completamente la randa ed issare al suo posto la randa di rispetto denominata matafione.   | VERO o FALSO |
| 217 |        | Per "mettere a segno" le vele si intende l'avvolgerle correttamente dopo l'utilizzo in navigazione per il loro successivo pronto impiego.  | VERO o FALSO |
| 218 |        | Il vantaggio della planata è l'aumento del dislocamento dell'unità.  | VERO o FALSO |
| 219 |        | Quando la barca si dispone con la prua al vento le vele smagriscono disponendosi trasversalmente all'asse longitudinale dell'unità e orientandosi nella direzione di provenienza del vento apparente.                        | VERO o FALSO |
| 220 |        | La manovra denominata "strallare" consiste nel ruotare il tangone verso la parte prodiera dell'unità navale conducendone l'estremità libera in prossimità dello strallo.   | VERO o FALSO |
| 221 |        | La manovra denominata "quadrare" consiste nel ruotare il tangone verso la parte prodiera dell'unità navale conducendone l'estremità libera in prossimità dello strallo.  | VERO o FALSO |
| 222 |        | Per poggiare si intende variare la prua dell'unità, allontanando la prua della stessa rispetto alla direzione di provenienza del vento.  | VERO o FALSO |
| 223 |        | Per orzare si intende variare la rotta dell'unità navale assumendo un nuovo valore di rotta opposto a quello della direzione di provenienza del vento.   | VERO o FALSO |
| 224 |        | Per sventare si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la poppa al vento.   | VERO o FALSO |
| 225 |        | La virata e l'abbattuta sono le manovre fondamentali per cambiare mure.  | VERO o FALSO |
| 226 |        | La virata è la manovra mediante la quale l'unità a vela si appresta ad ammainare lo spinnaker.   | VERO o FALSO |
| 227 |        | Per poggiare è necessario porre la barra al centro   | VERO o FALSO |
| 228 |        | Quando due unità a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella più lenta lascerà la rotta libera a quella più veloce, passandole di poppa.   | VERO o FALSO |
| 229 |        | Se due unità a vela navigano entrambe con stesse mura, ha la precedenza quella che si trova sottovento.  | VERO o FALSO |
| 230 |        | Se due unità a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella con mure a sinistra ha la precedenza.   | VERO o FALSO |
| 231 |        | Se due unità navigano a vela con mure diverse (una a sinistra e l'altra a dritta), ha la precedenza chi prende il vento a sinistra.  | VERO o FALSO |
| 232 |        | Se due unità navigano a vela con mure diverse (una a sinistra e l'altra a dritta), ha la precedenza chi prende il vento a dritta.  | VERO o FALSO |
| 233 |        | Se due unità navigano a vela su rotte opposte, quella che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra.  | VERO o FALSO |
| 234 |        | Se un'unità con il vento sulla sinistra vede un'altra unità a vela sopravento e non può stabilire con sicurezza se questa abbia il vento sulla sinistra o sulla dritta, deve manovrare in modo da lasciare libera la rotta . | VERO o FALSO |
| 235 |        | Navigando di bolina stretta, si può ridurre temporaneamente la velocità stingendo il vento oltre l'angolo di bordeggiamento.   | VERO o FALSO |
| 236 |        | Poggiando da bolina stretta a bolina larga la barca accelera.  | VERO o FALSO |
| 237 |        | Per ridurre lo sbandamento, si smagriscono le vele, cazzando il cunnincham e il tesabase della randa, la drizza del genoa e si arretra il punto di scotta del genoa (o genova).  | VERO o FALSO |
| 238 |        | Per aumentare la potenza con vento debole si smagriscono le vele, cazzando il cunnincham e il tesabase della randa, la drizza del genoa e si arretra il punto di scotta del genoa (o genova).                                | VERO o FALSO |
| 239 |        | La "messa a segno" delle vele si ottiene quando le vele sono completamente poste a riva.   | VERO o FALSO |

| #   | figura | domanda  | risposta     |
|-----|--------|--|--------------|
| 240 |        | Per ridurre lo sbandamento sotto raffica si muove il carrello (trasto) della randa sottovento o, in assenza del carrello, si lascia la scotta. | VERO o FALSO |
| 241 |        | Per assecondare una rapida poggiate per evitare un ostacolo devo lasciare solo il fiocco.  | VERO o FALSO |
| 242 |        | La ritenuta del boma è quella manovra che si può utilizzare per evitare la strambata nelle andature di granlasco e giardinetto.                | VERO o FALSO |
| 243 |        | In caso di aumento del vento, riducendo la randa si diminuisce la tendenza orziera dell'unità.   | VERO o FALSO |
| 244 |        | Quando si comincia a pensare se sia il caso di ridurre la vela a causa dell'eccessivo sbandamento è probabilmente il momento di farlo.         | VERO o FALSO |
| 245 |        | E' certamente opportuno ridurre la vela se la barca ha stabilmente la falchetta in acqua.  | VERO o FALSO |
| 246 |        | La strambata è il rischio più grande che si corre navigando al gran lasco o in poppa (giardinetto).  | VERO o FALSO |
| 247 |        | Strambata e abbattuta sono la stessa cosa.   | VERO o FALSO |
| 248 |        | La strambata è l'abbattuta involontaria e incontrollata.   | VERO o FALSO |
| 249 |        | Salvo le ordinanze locali, di norma è possibile entrare in un porto navigando a vela.  | VERO o FALSO |
| 250 |        | Lasciare la randa agevola la poggiate.   | VERO o FALSO |