

**TEORIA DELLA VELA**

VERO/FALSO

1	F	Lo scafo di un'unità navale a vela è la parte immersa della deriva.
2	V	Lo scafo di un'unità a vela è la struttura galleggiante e portante della stessa.
3	V	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).
4	F	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.
5	V	La vela si orienta in relazione al flusso del vento.
6	V	Per andatura si intende la direzione verso cui la stessa procede rispetto alla direzione di provenienza del vento.
7	V	Per andatura si intende la velocità raggiunta dall'unità navale a vela rispetto alla direzione di provenienza del vento
8	V	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.
9	V	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
10	V	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.
11	F	Quando l'unità a vela si muove controvento, il vento apparente è pari al vento di velocità dell'unità navale stessa.
12	V	Durante la navigazione di una unità a vela, il vento apparente è sempre orientato più a prora rispetto al vento reale.
13	F	Durante la navigazione di una unità a vela, il vento apparente, è sempre orientato ortogonalmente rispetto al vento reale.
14	V	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.
15	F	Durante la navigazione di una nave a vela, il vento apparente ha un'intensità tanto maggiore quanto più l'unità navale si discosta dalla direzione da cui proviene il vento.
16	F	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.
17	F	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.
18	F	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.
19	F	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.
20	V	Procedendo di bolina, la velocità avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta superiore rispetto a quella reale.
21	F	Procedendo di bolina, la velocità avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta inferiore rispetto a quella reale.
22	V	Procedendo di poppa, la velocità avvertita dell'unità a vela sembra minore perché l'intensità del vento percepita risulta inferiore rispetto a quella reale.
23	F	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.
24	V	Per "settore di bordeggio", 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.
25	F	Per "settore di bordeggio", 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.
26	V	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.
27	F	Una temporanea attenuazione dell'intensità del vento reale comporta una favorevole variazione della direzione del vento apparente per assumere un migliore angolo di bolina.
28	V	L'angolo di incidenza risulta essere l'angolo formato tra la direzione del vento apparente e quella verso cui è orientata la vela.
29	F	Il centro velico risulta essere il punto di applicazione della forza del vento apparente sulle vele e sull'opera morta.
30	F	Il centro di deriva risulta essere il centro geometrico della superficie di deriva posto sotto la chiglia dell'unità a vela.
31	V	Il centro velico e il centro di deriva si influenzano tra loro generando effetti che sono individuabili e prevedibili per ogni unità a vela.
32	V	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).
33	F	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).
34	V	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.
35	V	Per "planata" si intende lo stato in cui viene a trovarsi l'unità navale a vela navigando in condizioni di equilibrio dinamico sulla cresta dell'onda generata dal suo medesimo avanzamento.

36	V	La "messa a segno" delle vele è generata dal vento apparente durante la navigazione.
37	V	La pressione esercitata dal vento sulle vele dipende dall'angolo di incidenza.
38	F	La pressione esercitata dal vento sulle vele dipende esclusivamente dal valore della prora assunta dall'unità.
39	V	La forza di scarroccio risulta perpendicolare all'asse longitudinale dell'unità a vela.
40	F	La forza di propulsione risulta perpendicolare all'asse longitudinale dell'unità a vela.
41	V	L'albero di un'unità a vela inclinato verso poppa rende la stessa tendenzialmente orziera.
42	V	L'albero di un'unità a vela inclinato verso prua rende la stessa tendenzialmente poggiera.
43	V	La funzione delle stecche poste sulla randa è quella di conservare inalterata la forma della vela in qualsiasi condizione meteo-marina.
44	F	La funzione delle stecche poste sulla randa è quella garantire l'ottimale indicazione della direzione del vento sulla vela?
45	V	Con riguardo alla teoria della vela, il multiscifo ha una maggiore stabilità
46	V	Il bulbo zavorrato di un'unità a vela fornisce maggiore stabilità per contrastare l'azione esterna del vento.
47	V	La stabilità di un'imbarcazione a vela è assicurata dal bulbo zavorrato.
48	F	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.
49	V	Per <b>andatura</b> si intende la direzione verso cui procede un'unità a vela rispetto alla direzione di provenienza del vento.
50	V	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.
51	V	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.
52	V	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.
53	F	Si chiama "lasco" E' 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.
54	V	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.
55	V	Procedendo di bolina, a bordo il vento percepito risulta d'intensità superiore a quella reale.
56	F	Procedendo di poppa la velocità avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta superiore rispetto a quella reale.
57	F	Il <b>settore di bordeggio</b> 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.
58	F	Si intende per <b>lato sottovento</b> , la superficie sopravvento della vela che è sottoposta a una depressione.
59	V	Il <b>centro velico</b> è il punto di applicazione della risultante delle forze dovute all'azione del vento sulle vele.
60	F	E' il <b>centro velico</b> è il punto di applicazione delle forze idrodinamiche sullo scafo dovuta allo scarroccio.
61	F	Il <b>centro di deriva</b> è il centro dello scafo a vela di piccole dimensioni.
62	V	Il <b>centro di deriva</b> è il punto di applicazione della resistenza laterale che si oppone alle forze idrodinamiche esercitate sull'opera viva.
63	F	Il <b>centro velico</b> e il <b>centro di deriva</b> servono per determinare il punto nave a vela.
64	V	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).
65	V	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).
66	V	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.
67	F	La posizione del centro di deriva delle unità a vela dipende dalla forma delle vele.
68	F	Si intende <b>sopravento</b> , il lato dell'unità ubicato al di sotto del punto di applicazione del vento apparente.
69	V	Si intende <b>sottovento</b> , il lato dell'unità opposto rispetto a quello su cui batte il vento.
70	F	La dizione di "mure a dritta/mure a sinistra" indica la parte prodiera dello scafo sulla quale si infrangono le onde.
71	F	Per <b>grasso</b> della vela si intende la parte della vela più prossima alla tensione della drizza.
72	V	Il <b>piano velico</b> è l'organizzazione delle vele di un'imbarcazione come da progetto ed è essenzialmente caratterizzato dal numero di alberi e dal tipo di vele a disposizione.
73	F	Per <b>portanza</b> si intende il peso complessivo di tutte le attrezzature veliche imbarcate su un'unità a vela.
74	V	Lo <b>svergolamento</b> della vela dipende dalla velocità del vento reale che aumenta in funzione dell'altezza da cui spira rispetto alla superficie del mare.
75	V	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.
76	V	Per "strapoggia" si intende l'improvviso allontanarsi della prua dalla direzione del vento tale anche da causare una <b>strambata</b> .
77	F	Per "raffica" si intende una particolare tipologia di venti, di rilevante intensità, che spirano prevalentemente da levante o da ponente.

78	V	Per "scarroccio" si intende la traslazione laterale dell'unità a vela per effetto del vento esercitato sullo scafo durante la navigazione.
79	V	Un'unità a vela <b>scuffia</b> quando si ribalta, immergendo l'albero anche fino a 180° rispetto alla posizione iniziale.
80	V	Si intende per "smagrire" la vela il variare della superficie portante della stessa riducendone la sua concavità.
81	F	Si dice "stringere il vento" il condurre l'unità a vela <b>lascando</b> quanto più possibile le vele, allontanando la prua dalla direzione dalla quale proviene il vento.
82	V	Si dice "poggiare" il condurre l'unità a vela lascando quanto più possibile le vele, allontanando la prua dalla direzione dalla quale proviene il vento.
83	V	La forza di propulsione risulta parallela all'asse longitudinale dell'unità navale a vela.
84	V	La forza di scarroccio e la forza di propulsione danno origine alla forza risultante generata dal vento sulla superficie velica.
85	V	Si intende per "corda" della vela la linea idealmente tracciata per unire le due estremità del profilo della vela.
86	F	La concavità della vela assolve alla funzione di diminuire la resistenza all'avanzamento dell'unità.
87	F	Lo spostamento del peso dell'equipaggio a bordo durante la navigazione a vela può servire a contrastare l'azione sbandante generata dallo scarroccio e dalla forza propulsiva.
88	V	Per contrastare la <b>tendenza poggiera</b> dell'unità a vela è utile spostare i pesi verso prua.
89	F	Per contrastare la <b>tendenza orziera</b> dell'unità a vela è utile spostare i pesi verso l'albero.
90	F	E' meglio evitare un'impostazione troppo poggiera di un'unità perché tale impostazione limita notevolmente l'azione del timone.
91	F	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.
92	V	E' meglio preferire un'impostazione orziera di un'unità a vela perché tale impostazione favorisce le prestazioni.
93	V	L'inclinazione verso la prua dell'albero di un'unità a vela rende la stessa tendenzialmente poggiera.
94	F	L'inclinazione verso la poppa dell'albero di un'unità a vela rende la stessa tendenzialmente poggiera.
95	V	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.
96	V	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.
97	V	La spinta della randa è principalmente orziera, quella del genoa o del fiocco tendenzialmente poggiera.
98	V	Al crescere del vento si cazzano <b>cunningham</b> (o la drizza randa), il tesabase, la drizza genova.
99	F	Al crescere del vento è utile spostare verso prua il carrello del genoa.

#### ATTREZZATURA

100	V	Negli <b>armamenti frazionati</b> , le sartie volanti servono a sostenere l'albero, controbilanciando lo sforzo trasmesso dalle vele allo strallo.
101	V	Negli armamenti frazionati con <b>crocette acquarterate</b> verso poppa e paterazzo, le sartie volanti possono dare supporto all'albero ma non sono strutturali.
102	V	Si intende per unità attrezzata con <b>armo frazionato</b> quella in cui lo strallo non è "incappellato" in testa d'albero.
103	F	Si intende per unità attrezzata con armo frazionato quella il cui scafo è suddiviso in almeno tre compartimenti.
104	F	Le <b>crocette</b> garantiscono un'adeguato punto di forza e ritenuta delle scotte sul piano di coperta.
105	V	Le <b>crocette</b> servono a tensionare le sartie che sorreggono l'albero lateralmente.
106	F	La regolazione delle sartie si attua attraverso l'utilizzo del carrello della scotta.
107	F	L' <b>avvolgifiocco</b> è una particolare galloccia dove viene avvolta la scotta sottovento del fiocco.
108	F	La <b>balumina</b> è il lato più corto della randa, che si introduce all'interno della canaletta del boma.
109	V	La <b>ralinga</b> della randa è il cavo cucito nel lato di inferitura per essere introdotto all'interno della canaletta dell'albero.
110	F	Per "base" della randa si intende il lato libero della vela dove sono ricavate le tasche per poter introdurre le stecche.
111	V	Per "angolo di scotta" della randa si intende quello compreso tra la base e la balumina, dove è agganciato il tesabase.
112	F	Per "angolo di penna" della randa si intende l'angolo compreso tra la base e la ralinga ove è agganciata la trozza del boma.
113	F	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.
114	F	Il fiocco consente all'unità a vela di navigare con angoli compresi tra i 40° e i 70° rispetto alla direzione da cui spira il vento.
115	V	La <b>randa</b> rappresenta la vela principale di un'unità a vela, ubicata a poppavia dell'albero, e di forma triangolare.
116	F	Il <b>genoa</b> o <b>genova</b> rappresenta una particolare tipologia di vela prodiera avente una superficie ridotta utilizzata in caso di condizioni meteo marine avverse.
117	F	Il <b>genoa</b> o <b>genova</b> è la vela prodiera avente una superficie che non si sovrappone a quella della randa.

118	V	Generalmente il <b>genoa</b> (o genova) oltrepassa l'albero verso poppa fino a una lunghezza pari al 50% della distanza fra l'albero e il punto di mura .	
119	V	Il <b>fiocco</b> è la vela prodiera avente una superficie che non si sovrappone a quella della randa.	
120	F	Lo <b>spinnaker</b> rappresenta la vela principale, utilizzata in particolar modo nelle andature di bolina al fine di dare maggiore potenza e superficie velica.	
121	V	Il <b>gennaker</b> è una vela asimmetrica adatta alle andature comprese tra il traverso e il lasco (60°-120° dal vento).	
122	V	Il <b>code 0</b> è una vela asimmetrica adatta alle andature con poco vento comprese tra la bolina larga e il traverso.	
123	F	Il <b>code 0</b> è una vela inferita.	
124	V	Lo <b>sloop</b> è l'armo caratterizzato dalla presenza di un solo albero e la possibilità di issare una sola vela di prua alla volta.	
125	V	Il <b>cutter</b> è l'armo caratterizzato dalla presenza di un solo albero, armato con due fiocchi contemporaneamente.	
126	V	Il <b>ketch</b> è quell'armo caratterizzato dalla presenza dell'albero di mezzana a proravia dell'asse del timone.	
127	F	Tra le <b>manovre fisse</b> vi sono drizze e scotte.	
128	F	Tra le <b>manovre correnti</b> vi sono stralli e sartie.	
129	V	Il <b>paranco di scotta</b> assolve la funzione di demoltiplicare lo sforzo.	
130	F	Quello rappresentato in figura è un paranco con un rapporto 6:1	
131	V	Quello rappresentato in figura è un paranco doppio con il rapporto più favorevole, il cosiddetto "fino" di 8:1.	
132	V	Il <b>cunningham</b> assolve la funzione di porre in tensione la parte prodiera bassa della randa, mediante un paranco verticale.	
133	F	Il <b>tangone</b> è il pennone sul quale è fissata la base della randa.	
134	F	Il <b>winch</b> è un particolare meccanismo costituito da due bozzelli utilizzato per moltiplicare lo sforzo di trazione esercitato sulle cime.	
135	V	Le scotte devono essere avvolte intorno al tamburo del winch sempre in senso orario, ponendo particolare attenzione affinché per evitare la sovrapposizione dei "coll".	
136	V	La ferramenta di bordo è costituita dall'insieme di strozzascotte, winch, arridatori e galloccie.	
137	V	Il polipropilene è utilizzato solo per sagole galleggianti utilizzate per il salvataggio.	
138	F	I <b>grilli</b> assumono la funzione di ridurre o sforzo di trazione sui cavi.	
139	F	Il <b>carrello di randa</b> (o <b>trasto</b> ) è il congegno sul quale vengono date volta e bloccate le scotte della randa.	
140	F	La <b>galloccia</b> è il dispositivo con cui si fissano le draglie.	
141	V	La <b>landa</b> è il cavallotto o la piastra collocata in coperta utilizzata per fissare le sartie e gli stralli.	
142	F	Il <b>golfare</b> è il carrello del boma dove si innesta la randa.	
143	F	La <b>varea</b> del tangone è l'anello di attacco del mantiglio.	
144	V	La <b>trozza</b> è lo snodo che unisce il boma all'albero.	
145	V	La resistenza alla trazione rappresenta una qualità importante nelle fibre del tessuto di una vela, determinandone la stabilità trasversale.	
146	F	Il <b>dacron</b> non è un materiale correntemente diffuso per la realizzazione di vele da crociera.	
147	V	L'esposizione molto prolungata delle vele ai raggi solari ne determina il decadimento delle sue caratteristiche meccaniche di resistenza.	
148	V	Il set di vele standard di un catamarano è formato da randa, fiocco e gennaker.	
149	V	Il set di vele base di uno scafo armato a sloop è formato da randa e genoa (o genova).	
150	F	La funzione delle <b>stecche</b> poste sulla randa è quella di garantire l'ottimale indicazione della direzione del vento sulla vela.	
151	V	I <b>garrocci</b> sono gli specifici moschettoni che consentono di fissare il lato prodiero del genoa e del fiocco allo strallo di prua.	
152	F	La funzione del <b>paterazzo</b> è di regolare il vang.	
153	V	Cazzando il paterazzo si determina un rilevante smagrimento della parte centrale della randa.	

154	F	La <b>gassa d'amante</b> è un nodo che tende a sciogliersi facilmente.
155	F	La <b>gassa d'amante</b> si usa per accorciare una cima.
156	F	E' opportuno utilizzare il <b>nodo piano</b> per unire due cavi aventi diverso diametro.
157	V	La funzione di un nodo <b>savoia</b> è impedire che l'estremità di un cavo si sfilì da un passacavo.
158	V	Il nodo <b>parlato</b> è utile per fissare i parabordi alle draglie.
159	V	Il nodo <b>margherita</b> si usa per accorciare una cima.
160	F	Per <b>lazy jack</b> si intende una particolare drizza utilizzata per issare le vele in condizioni di emergenza.
161	V	Per <b>lazy jack</b> si intende il sistema di sagole che aiuta a raccogliere la randa in fase di ammainata.
162	V	Il <b>feeder</b> è il dispositivo utilizzato al fine di facilitare l'introduzione dell'inferitura del fiocco o del genoa all'interno della canaletta dello strallo cavo.
163	F	Il <b>tesabase</b> è il dispositivo finalizzato a mantenere tesata la base del fiocco.
164	F	Le manovre necessarie all'uso dello spinnaker sono scotta, spring, vang, borosa e meolo del tangone.
165	V	Per <b>braccio</b> si intende il cavo utilizzato per manovrare e, quindi, regolare la mura dello spinnaker.
166	F	Il <b>matafone</b> è un fiocco di rispetto utilizzato in condizioni meteo marine avverse.
167	V	Per <b>impiombatura</b> 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.
168	F	Per <b>borosa</b> si intende la parte terminale superiore dello strallo cavo che lo collega all'albero.
169	V	Le <b>sartie</b> , sono i cavi generalmente in acciaio (ma anche in fibre tessili particolarmente tenaci), che sostengono l'albero.
170	F	Il <b>tornichetto</b> è un congegno utilizzato per unire due cime di diverso materiale.
171	V	Il <b>vang</b> 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.
172	F	All'interno dell'albero si possono far passare le manovre fisse come sartie e stralli.
173	F	L' <b>avvolgiranda</b> è un'attrezzatura che permette di riporre la randa in un gavone una volta terminata la navigazione.
174	F	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.
175	V	Le <b>manovre correnti</b> sono quelle che servono a manovrare le vele, come le scotte, drizze, wang, tesa base ecc.
176	F	Un <b>winch self-tailing</b> è un verricello elettronico comandato dalla timoneria per il quale non è necessario l'uso della maniglia.
177	V	<b>Stralli e sartie</b> sono manovre fisse.
178	V	Girando la maniglia in senso orario il winch sostiene una migliore trazione e potenza.
179	V	Il motivo per cui il <b>grillo della penna</b> di randa è del tipo con perno di blocco è per consentire di sganciare la vela evitando che lo stesso cada in mare.
180	V	La <b>calza</b> è una sorta di tubo di tela con il quale si raccoglie lo spinnaker o il gennaker prima di ammainarlo.
181	F	Con il <b>fiocco autovirante</b> è necessario cazzare la scotta in virata.
182	V	Con il <b>fiocco autovirante</b> la scotta è generalmente rinviata a una puleggia sull'albero.
183	V	Con il <b>genoa avvolgibile</b> ridotto oltre il 30% della superficie si ha una sensibile riduzione di efficienza del profilo.
184	V	L' <b>avvolgifiocco</b> è il moderno sistema che consente di ridurre la vela di prua senza ammainarla.
185	F	Lo <b>stopper</b> è la manovra con cui si fissa il boma in posizione di riposo.
186	V	Lo <b>stopper</b> è il sistema di bloccaggio che consente di strozzare una drizza.

MANOVRE		
187	V	P+E196:E251er "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
188	F	Per "sventare" si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la poppa al vento.
189	V	Per poggiare è necessario porre la barra del timone sopravento ossia dalla parte opposta rispetto alla randa.
190	F	Per poggiare è necessario porre la barra del timone sottovento ossia dallo stesso lato della randa.
191	V	Quando due unità navali a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella con le mure a sinistra poggierà per lasciare la rotta libera a quella con le mure a dritta, passandole di poppa.
192	F	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.
193	V	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.
194	V	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.
195	V	L' <b>abbattuta</b> è la manovra mediante la quale l'unità a vela cambia mure attraversando con la poppa la direzione da cui proviene il vento.
196	F	La <b>virata</b> è la manovra per evitare un ostacolo.
197	F	La <b>virata</b> è la manovra usata per raggiungere una meta navigando con il vento in fil di ruota.

198	F	L' <b>abbattuta</b> si esegue quando la barca è alla massima velocità e naviga con andatura al traverso o di bolina.
199	F	Per <b>armare la randa</b> : si collega la borosa all'angolo di mura, si tesa la base e si chiude lo stopper della scotta.
200	F	Il punto di mura è posizionato sulla varea del boma.
201	F	Si arma la randa cazzando il meolo, inserendo la tavoletta all'interno dell'apposita tasca posta sulla parte più alta dell'albero.
202	F	Dopo aver lasciato la drizza della randa, la base della stessa può essere lasciata, poco o molto, a seconda che si vogliono assumere andature in bolina o bolina larga.
203	V	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.
204	F	La prima operazione necessaria per issare il fiocco o il genoa (o genova) munito di garocci è fissare l'occhicchio di bugna nell'apposito attacco ubicato alla base dello strallo.
205	F	I garocci di cui è munito il fiocco vanno incocciati allo strallo partendo dal punto di penna e proseguendo verso il punto di scotta.
206	V	Il dispositivo solitamente utilizzato per agganciare la drizza alla penna è un moschettoni impiombato alla sommità della drizza stessa.
207	F	Il nodo utilizzato solitamente per fissare le due scotte alla bugna del fiocco, una per lato, è il parlato doppio.
208	V	La barca viene condotta con la prua al vento al fine di consentire che il fiocco non si gonfi mentre viene issato.
209	V	Lo <b>strallo cavo</b> offre il vantaggio di abbassare il centro velico del fiocco.
210	V	La <b>doppia canaletta</b> di uno strallo cavo serve per facilitare la sostituzione di una vela di prua.
211	F	Issare la <b>tormentina</b> è la manovra che può essere adottata al fine di ridurre la velocità risalendo il vento.
212	F	La manovra può essere adottata al fine di ridurre la velocità nelle andature portanti e far fileggiare la randa.
213	F	La manovra denominata "mettersi in panna" serve per aumentare la velocità.
214	V	La manovra denominata "mettersi in panna" consiste nel porre al collo la vela di prua lasciando la randa bordata per la bolina larga nonché ponendo il timone all'orza.
215	F	La manovra denominata "mettersi alla cappa" consiste in una particolare tecnica che consente di navigare a velocità ridotta utilizzando l'ancora galleggiante.
216	F	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.
217	F	La "presa di terzaroli" consiste nell'ammainare completamente la randa ed issare al suo posto la randa di rispetto denominata matafione.
218	F	Per "mettere a segno" le vele si intende l'avvolgerle correttamente dopo l'utilizzo in navigazione per il loro successivo pronto impiego.
219	F	Il vantaggio della <b>planata</b> è l'aumento del dislocamento dell'unità.
220	F	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.
221	V	La manovra denominata "strallare" consiste nel ruotare il tangone verso la parte prodiera dell'unità navale conducendone l'estremità libera in prossimità dello strallo.
222	F	La manovra denominata "quadrare" consiste nel ruotare il tangone verso la parte prodiera dell'unità navale conducendone l'estremità libera in prossimità dello strallo.
223	V	Per <b>poggiare</b> si intende variare la prua dell'unità allontanando la prua della stessa rispetto alla direzione di provenienza del vento.
224	F	Per <b>orzare</b> si intende variare la rotta dell'unità navale assumendo un nuovo valore di rotta opposto a quello della direzione di provenienza del vento.
225	F	Per <b>sventare</b> si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la poppa al vento.
226	V	La <b>virata</b> e l' <b>abbattuta</b> sono le manovre fondamentali per cambiare mure.
227	F	La <b>virata</b> è la manovra mediante la quale l'unità a vela si appresta ad ammainare lo spinnaker.
228	V	Per <b>poggiare</b> è necessario porre la barra del timone sopravvento ossia dalla parte opposta rispetto alla randa.
229	F	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.
230	V	Se due unità a vela navigano entrambe con stesse mura, ha la precedenza quella che si trova sottovento.
231	F	Se due unità a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella con mure a sinistra ha la precedenza.
232	F	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.
233	V	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.
234	V	Se due unità navigano a vela su rotte opposte, quella che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra.
235	V	Se un'unità con il vento sulla sinistra vede un'altra unità a vela sopravvento 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.
236	V	Navigando di bolina stretta, si può ridurre temporaneamente la velocità stingendo il vento oltre l'angolo di bordeggiamento.
237	V	Poggiando da bolina stretta a bolina larga la barca accelera.
238	V	Per ridurre lo sbandamento, si smagriscono le vele, cazzando il cunnicham e il tesabase della randa, la drizza del genoa e si arretra il punto di scotta del genoa (o genova).
239	F	Per aumentare la potenza con vento debole si smagriscono le vele, cazzando il cunnicham e il tesabase della randa, la drizza del genoa e si arretra il punto di scotta del genoa (o genova).

240	V	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.
241	F	La "messa a segno" delle vele si ottiene quando le vele sono completamente poste a riva.
242	V	Per ridurre lo sbandamento sotto raffica si muove il carrello (trasto) della randa sottovento o, in assenza del carrello, si lascia la scotta.
243	F	Per assecondare una rapida poggia per evitare un ostacolo devo lasciare solo il fiocco.
244	V	La ritenuta del boma è quella manovra che opportuno utilizzare per evitare la strambata nelle andature di granlascio e giardinetto.
245	V	Tendenzialmente, in caso di aumento del vento, si riduce per primo il genoa (o genova) e poi a seguire la randa.
246	V	Quando si comincia a pensare se sia il caso di ridurre la vela a causa dell'eccessivo sbandamento è probabilmente il momento di farlo.
247	V	E' certamente opportuno ridurre la vela se la barca ha stabilmente la falchetta in acqua.
248	V	La strambata è il rischio più grande che si corre navigando al gran lasco o in poppa (giardinetto).
249	F	<b>Strambata e abbattuta</b> sono la stessa cosa.
250	V	La <b>strambata</b> è l'abbattuta involontaria e incontrollata.
251	F	Salvo le ordinanze locali, di norma è possibile entrare in un porto navigando a vela.
252	V	<b>Lascare</b> la randa agevola la poggia.