

SUBACQUEO IN IMMERSIONE

Pesca sportiva in acque marittime

Anche per questa attività è bene consultare le modalità di pratica stabilite dall'Ordinanza locale. Generalmente la pesca sportiva (di superficie o subacquea) con unità da diporto è consentita per un massimo di 5 kg giornalieri (a eccezione di un singolo pesce eccedente il peso), non più di una cernia al giorno, un massimo di 50 ricci al giorno pescati manualmente (ne è vietata la pesca da marzo a giugno). Sono consentiti anche determinati attrezzi senza autorizzazione come: il bolentino con max 6 ami, max 2 nasse per barca, la fiocina a mano, max 5 canne con 3 ami per pescatore ecc.



Figura 1.2 Bandiere di segnalazione del subacqueo.

La pesca subacquea con fucile è consentita **solo** in apnea, dall'alba al tramonto senza l'uso di fonti luminose, ai maggiori di anni 16 e alle distanze non inferiori a:

- 100 m da impianti fissi da pesca o navi ancorate;
- 500 m dalle spiagge frequentate dai bagnanti.

Al pescatore è vietato attraversare zone frequentate dai bagnanti con il fucile carico e raccogliere corallo, molluschi e crostacei. Il sub o il sommozzatore devono segnalarsi:

- di giorno, con una bandiera rossa con striscia diagonale bianca (o con la bandiera della lettera "A" del Codice Internazionale dei segnali, obbligatoria in acque internazionali) munita di galleggiante o issata sulla barca appoggio visibile a 300 m;
- di notte, con un fanale giallo intermittente, anch'esso visibile per 300 m.

Il subacqueo, sia di giorno sia di notte, deve operare sempre nel raggio di 50 m dalla segnalazione. È consentito trasportare su un mezzo nautico fucili subacquei e mezzi di respirazione (al massimo 1 bombola da 10 litri) solo per scopi diversi dalla pesca. Per le informazioni sulle ordinanze relative ai sub è anche possibile visitare il sito www.guardiacostiera.it

ANCORAGGIO

Come ancorare

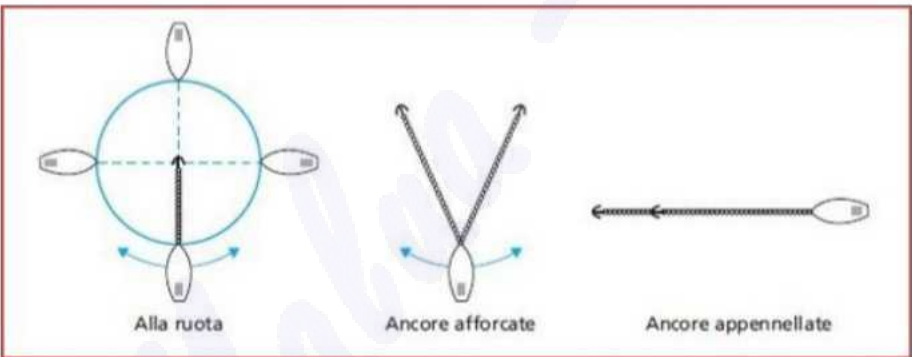
Per essere efficace, l'ancora deve fare presa sul fondo e deve mantenere la posizione. Quindi, dopo averla adagiata sul fondo, si fila la catena mentre si indietreggia lentamente per distendere la catena stessa e mantenere l'ancora orizzontale sul fondale. Questa funzione viene svolta dalla catena con il suo peso e la sua adatta lunghezza. Si chiama **calumo** (figura 9.3) la lunghezza della catena (o del cavo) filata fuori bordo: esso deve essere da 3 a 5 volte l'altezza del fondale. Se, per esempio, si ancora su un fondale di 5 m, il calumo deve essere almeno di 15. Questa lunghezza eventualmente può essere aumentata con il peggiorare del moto ondata e del vento che mettono in tensione la catena. Per le imbarcazioni da diporto, che spesso usano per l'ancora solo un cavo in tessile, è consigliabile interporre tra l'ancora e il cavo uno spezzone di 10 m di catena in modo che il suo peso svolga l'azione di ammortizzare il beccheggio della prua, mantenendo l'ancora nella corretta posizione orizzontale.

Sui fondi rocciosi è inoltre opportuno usare la **grippia** (figura 9.3), una cima legata al diamante dell'ancora, in modo che tesandola da bordo si possa spedare (rovesciare) l'ancora in caso di difficoltà; se la grippia è corta, può essere assicurata a un gavitello chiamato **grippiale**

Andare alla fonda

- Alla ruota:** è l'ancoraggio con una sola ancora; in questo modo la barca può ruotare di 360° attorno all'ancora stessa (a causa del vento e/o delle correnti), avendo un campo di giro circolare di raggio pari al calumo.
- Con ancore afforcate:** è l'ancoraggio con due ancore angolate di circa 45° rispetto alla prua e con calumi di uguale lunghezza; l'ancoraggio si effettua in due tempi, separatamente per ciascuna ancora.
- Con ancore appennellate:** è l'ancoraggio con due ancore poste in serie sulla stessa catena: la prima ancora (pennello) viene data volta al diamante dell'ancora principale con uno spezzone di catena di 4-5 m in modo che le due ancore siano in sequenza; la tenuta è estremamente efficace e il campo di giro rimane circolare.

1 vari ancoraggi.

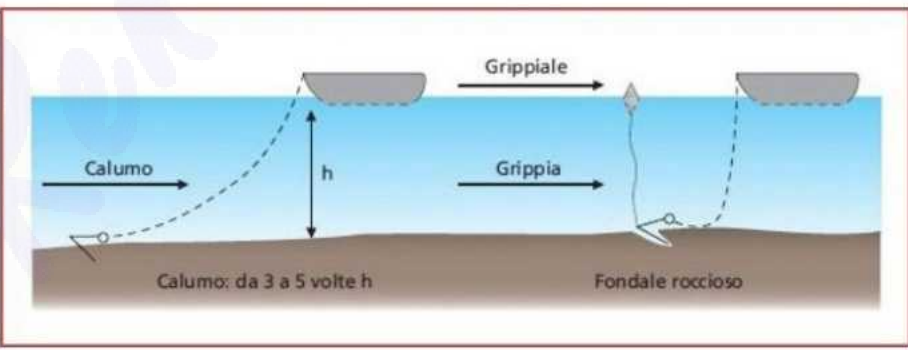


Ancora galleggiante

Il tipo tradizionale è costituito da un robusto cono di tela come una manica a vento o con la forma di un paracadute; è un accessorio di sicurezza che si usa in caso di avarie per ridurre lo scarroccio o nel caso di cattivo tempo

In quest'ultima situazione si fila di prua per mantenere la barca in direzione del vento e dell'onda: in tal modo lo scafo che scarroccia lascia sopravvivere una scia relativamente tranquilla tale da costituire un'efficace remora contro i colpi di mare.

Invece, per fuggire un fortunale, si fila l'ancora galleggiante di poppa; ciò impedisce allo scafo di attraversarsi al mare, potendo regolare la velocità della barca tramite il grippiale in modo che l'ancora galleggiante faccia maggiore o minore presa nell'acqua.



NAVIGAZIONE CON ONDA

Navigazione con il cattivo tempo

Per limitare l'**impatto delle onde** sullo scafo è importante ridurre la velocità e per rendere meno violenti i colpi di mare è opportuno affrontare la navigazione con il mare al **mascone** bordeggiando, ovvero alternando il mascone di sinistra con quello di dritta. Indossare la cintura di salvataggio e se necessario, agganciarsi alla **life-line**. Chiudere bene tutte le aperture in coperta e fissare ogni cosa che possa muoversi liberamente (in particolare nell'ambito della cucina dove spesso sono presenti oggetti di vetro).

Con **mare insostenibile**, è necessario proseguire a lentissimo moto o rimanere fermi con l'elica in moto per controllare la direzione della prua.

Volendo **fuggire sottovento**, ci si pone con il mare in poppa; bisogna però sapere che questa andatura presenta notevoli rischi (la prua infatti può affondare nel cavo dell'onda) e non permette alcuna distrazione che porterebbe inevitabilmente l'imbarcazione a traversarsi con il conseguente rovesciamento. Quindi, in questo caso, è opportuno prendere il mare al **giardinetto** e, nel caso fosse necessario rallentare ulteriormente la velocità, è buona norma filare a poppa l'ancora galleggiante o alcune grosse cime.

L' **ancora galleggiante** (figura 2.8) è un mezzo efficace per rallentare la corsa dell'imbarcazione, perché agisce come un paracadute: è un tronco di cono di tela molto robusta, simile a una manica a vento. Se filata di prua, permette di mantenersi alla cappa.



Fuggire in poppa

Se le condizioni del mare e del vento non permettono una navigazione sicura, può essere valida la soluzione di fuggire davanti al cattivo tempo mantenendo il vento al giardinetto e lo scafo sempre perpendicolare alle onde. In questo caso si tiene a riva soltanto il fiocco da tempesta (*tormentina*) e se la velocità fosse comunque eccessiva con il pericolo di inflare la prua nel cavo delle onde (*ribaltamento*), si può rallentare la barca filando a poppa l'ancora galleggiante (o delle grosse cime).

FANALI, INGRESSO E USCITA DAI PORTI

Transito nei porti

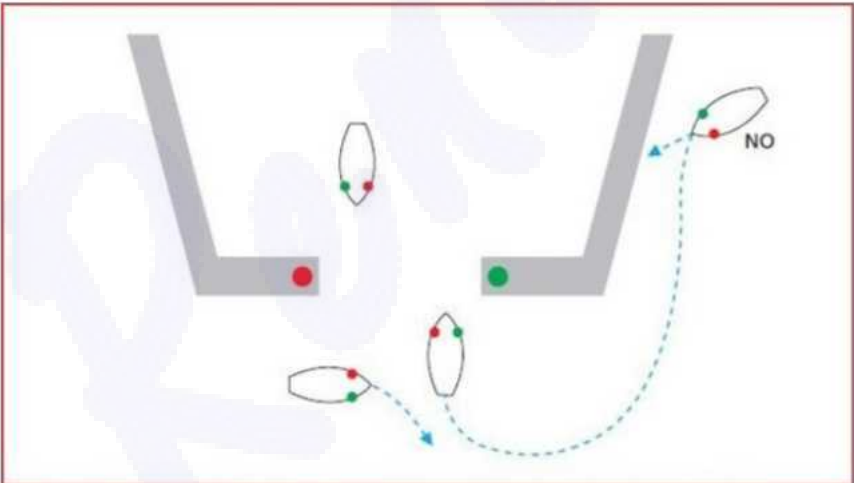
Nei porti euro-afrasiatici (Regione A, vedi par. 3.0) sui moli d'ingresso sono visibili:

- a dritta, il fanale a luce verde su torretta verde;
- a sinistra, il fanale a luce rossa su torretta rossa.

Si entra perciò in sicurezza, allineando i fanali di via della nave con i fanali del porto: verde al verde, rosso al rosso.

Nel porto si deve:

- mantenere una velocità di sicurezza, generalmente 3 nodi, da controllare localmente (la navigazione all'interno e in prossimità del porto nel raggio di 1 miglio dall'ingresso è di norma regolata dall'Ordinanza dell'Autorità marittima locale);
- entrando e uscendo, tenere la dritta (**fa eccezione Portoferraio a sinistra**);



- dare la precedenza alle unità in uscita (**fa eccezione Brindisi in entrata**);
- dare precedenza di manovra alle unità più grandi sulle imbarcazioni;
- segnalare con un suono lungo in mancanza di visibilità.

Inoltre, le unità in transito davanti all'ingresso del porto devono dare la precedenza alle unità in entrata e uscita; è altresì vietato ormeggiarsi ai sostegni fissi o galleggianti dei segnalamenti e manovrare a vela.

LIMITI DI VELOCITÀ, con l'indicazione dei limiti di **8 nodi** entro 5.000 metri dalle coste, di 3 nodi nei porti, nelle rade e nelle baie dove sostano altre unità all'ancora.

AREE RISERVATE ALLA BALNEAZIONE È VIETATA LA SOSTA E LA NAVIGAZIONE nelle acque riservate alla balneazione (ovvero oltre i **200 metri** dalla battigia/100 metri dalle coste a picco).

Le zone di mare riservate alla balneazione possono essere attraversate da unità in navigazione a motore o a vela, esclusivamente utilizzando gli appositi corridoi di lancio, alla **velocità minima di governo** e con rotte dirette, per il solo raggiungimento della battigia e/o di pontili al fine di consentire lo sbarco/imbarco di persone

PRECEDENZE

Precedenze

Poiché tra navi in avvicinamento è sempre possibile il pericolo di collisione, bisogna attenersi alle regole di precedenza e manovrare in modo opportuno:

- i **cambiamenti di rotta e/o di velocità** devono essere eseguiti con decisione, ampio margine di tempo e devono essere ampi, tali da risultare evidenti all'altra nave;
- la **navigazione in canali ristretti** deve avvenire mantenendosi vicino al limite destro rispetto alla propria rotta;
- il **sorpasso nei canali ristretti**, dopo lo scambio degli appropriati segnali sonori, può avvenire solo quando la nave sorpassata compie un'adeguata manovra per consentire il sorpasso in sicurezza;
- navigando con **visibilità ridotta** (non in vista l'una dell'altra), la nave che intende effettuare una manovra per evitare una collisione o un avvicinamento pericoloso, non deve accostare a sinistra o verso navi in direzione dei traversi.

Tra navi

Una nave a propulsione meccanica deve lasciare precedenza a:

- una nave a vela;
- una nave da pesca;
- una nave che non governa;
- una nave con manovrabilità limitata.

Una nave impegnata in operazioni di pesca deve precedenza a:

- una nave che non governa;
- una nave che ha difficoltà di manovra.

Una nave a vela deve precedenza a:

- una nave da pesca;
- una nave che non governa;
- una nave con manovrabilità limitata.

Tutte le navi, tranne quelle che non governano e che hanno manovrabilità limitata, devono lasciare precedenza a una nave vincolata dalla propria immersione e che esibisca i segnali previsti. Questa deve navigare con particolare precauzione.

Tra navi a motore

- Rotte incrociate** (figura 5.23a): la nave che vede l'altra sulla propria dritta deve accostare (a dritta per passare a poppa) mentre l'altra nave prosegue in rotta e velocità. Se la nave che deve manovrare giunge a distanza ritenuta pericolosa senza effettuare la manovra, la nave che ha precedenza deve accostare nel modo più opportuno.
- Rotte opposte** (figura 5.23b): due navi che procedono con rotte direttamente opposte, ognuna accosta sulla propria dritta.
- Se le navi hanno **rotte opposte e parallele** (figura 5.23c), entrambe proseguono per la propria rotta.

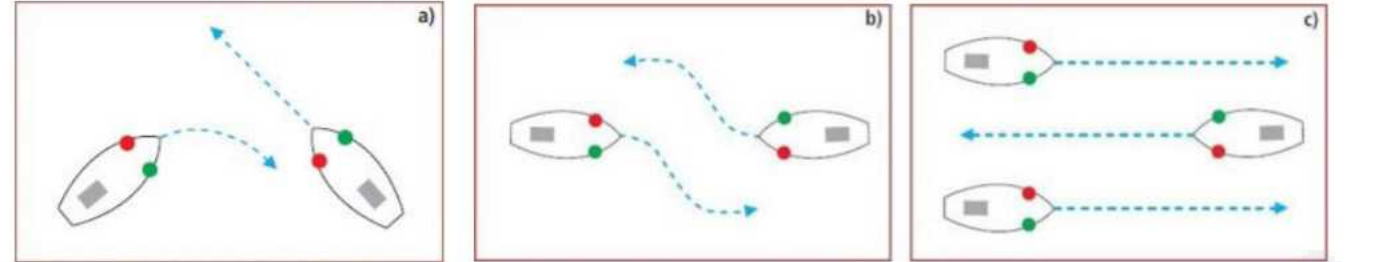


Figura 5.23a Navi a motore: rotte incrociate

Figura 5.23b, c Navi a motore: b) rotte opposte; c) rotte opposte parallele.

Tra navi a vela

- Stesse mure (navi con il vento dallo stesso lato): la nave che è sopravvento manovra e dà precedenza a quella sottovento.
- Mure diverse (navi con il vento su lati diversi): la nave che prende il vento sul lato sinistro manovra e dà precedenza a quella con mure a dritta.

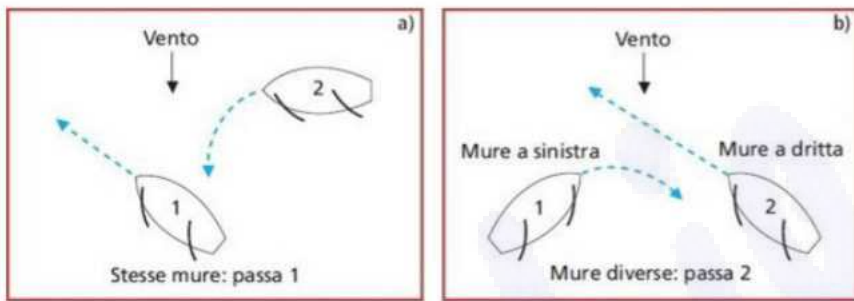


Figura 5.24 Navi a vela: a) stesse mure; b) mure diverse.

Rotta raggiungente

Una nave è in **rotta raggiungente** quando si avvicina a un'altra restando dentro il settore poppiere di 135° (di notte scorre solo il fanale bianco di coronamento).

La nave raggiungente, indipendentemente dal tipo di propulsione, può superare la nave raggiunta sia a sinistra, sia a dritta, ma lasciandole sempre libertà di rotta fino a sorpasso avvenuto.

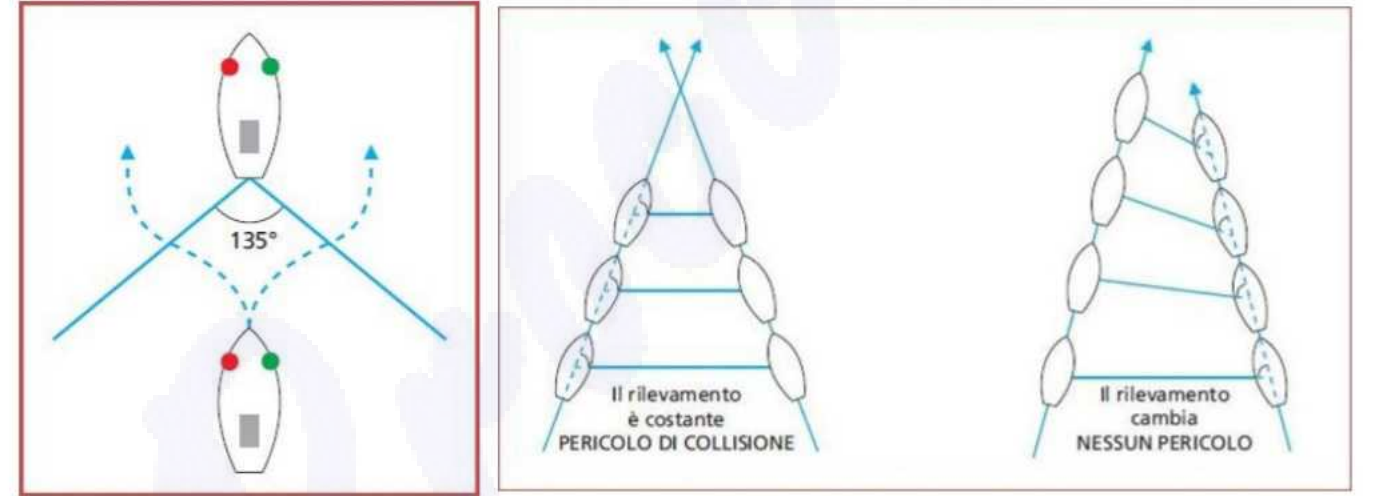


Figura 5.25 Rotta raggiungente.

Figura 5.26 Pericolo di collisione.

Verifica del pericolo di collisione

In caso di rotte convergenti, si deve ritenere presente il rischio di collisione (figura 5.26). **La collisione è certa quando, mantenendo velocità e direzione costanti, la distanza diminuisce e il rilevamento reciproco (rilevamento polare) tra le due navi non varia;** cioè, osservando l'altra nave, questa ingrandisce e la si vede sempre nella stessa posizione relativa.

Se, invece, il rilevamento aumenta (cioè l'altra nave scade verso poppa) non ci sarà collisione e l'altra nave passerà a poppa; se il rilevamento diminuisce (cioè l'altra nave scade verso prua) non ci sarà collisione e l'altra nave passerà a prua.

Nei casi dubbi, è necessario manovrare in modo opportuno.

USO DEL VHF



Radio di bordo

La dotazione del radiotelefono è obbligatoria per tutte le unità in navigazione oltre le 6 miglia dalla costa: per le unità inferiori o uguali a 24 m, almeno un VHF; per le unità oltre 24 m, almeno un MF.

Tutti gli apparati ricetrasmittenti (fissi e portatili) installati a bordo delle unità da diporto, muniti della dichiarazione di conformità alla normativa vigente, sono esenti dal collaudo (tranne gli apparati che svolgono traffico di corrispondenza pubblica) e dalle ispezioni, mentre quelli sprovvisti sono soggetti al collaudo del Ministero.

L'uso dell'apparecchio ricetrasmittente di bordo prevede la licenza di esercizio. La domanda, unita alla dichiarazione di conformità, va rivolta all'Ispettorato Regionale delle Comunicazioni competente per territorio e presentata all'Ufficio di iscrizione dell'unità che assegna il nominativo internazionale (indicativo di chiamata, per i natanti), rilascia la licenza provvisoria e trasmette i documenti all'Ispettorato per il rilascio della licenza definitiva. La licenza sulla quale sono indicati i dati tecnici è riferita all'apparato installato a bordo e va sostituita nel caso di cambio dell'impianto.

Per i natanti invece, la licenza non è legata all'unità di installazione. Gli apparati ricetrasmittenti che vengono utilizzati anche per il traffico di corrispondenza pubblica (uso come telefono) hanno l'obbligo di essere affidati a una società di gestione (Telecom o Telemar) con relativo canone d'abbonamento. Nel caso, invece, che l'apparato venga usato per i soli fini della sicurezza in mare (incluse le chiamate a porti, approdi e uffici marittimi), il proprietario dell'imbarcazione ha l'obbligo di una dichiarazione in cui si assume la responsabilità a limitare l'uso della radio a detto scopo.

La dichiarazione in originale va tenuta a bordo come parte integrante della licenza. Il telefono cellulare non è più proibito, ma non sostituisce il VHF obbligatorio oltre le 6 miglia dalla costa.

Per l'uso della radio, a bordo deve essere presente una persona in possesso del certificato limitato di radiotelefonista, documento personale e ottenibile dal Ministero, su richiesta senza esami.

- Le stazioni radio di bordo comunicano:
- in **MF** (media frequenza) da 1605 a 2850 KHz; chiamata di soccorso: **2182 KHz**;
- in **VHF** (altissima frequenza) da 152 a 162 MHz; chiamata di soccorso: **156,8 MHz (canale 16)**.

Gli apparecchi VHF-DSC (*Digital Selective Calling*) ricevono e trasmettono i segnali di allarme e soccorso in automatico sulla frequenza 2187,5 canale 70 in DSC.

Gli apparecchi MF hanno:

- potenza di circa 100 W e consentono il collegamento a grande distanza e permettono anche il collegamento in duplex (ricezione e trasmissione contemporanee) e la localizzazione dell'imbarcazione.

Gli apparecchi VHF hanno:

- potenza fino a 25 W e consentono i collegamenti a portata ottica delle antenne; inoltre permettono il collegamento in simplex (conversazione alternata) o in duplex su appositi canali.

La procedura per passare dalla trasmissione all'ascolto prevede di pronunciare la parola "passo" e la parola "chiudo" per terminare il collegamento.

Obblighi d'uso

Sulle frequenze di chiamata e di soccorso (MF: 2182 KHz; VHF: 156,8 MHz) è d'obbligo il silenzio radio per i primi 3 minuti dopo ogni mezz'ora, tempo riservato all'esclusivo ascolto delle chiamate di soccorso. Durante le soste in porto è vietato trasmettere in MF.

Sono vietate le trasmissioni che non riguardano la navigazione.

Procedure di chiamata

Chiamata normale

Una volta sintonizzati su canale 16 (frequenza di chiamata e soccorso) e accertato che non siano in corso altre trasmissioni, si ripete per 3 volte il nominativo della stazione chiamata, poi la parola QUI e quindi 3 volte il nominativo della propria unità.

PRINCIPALI FANALI DELLE UNITÀ

Fanali di navigazione

I fanali di navigazione sono accessi su ogni nave con abbrivio, dal tramonto all'alba e in ogni caso di cattiva visibilità.

Questi fanali, necessari per indicare il lato della nave e il suo movimento, sono schermati con settori di visibilità definiti:

- fanale di testa d'albero:** bianco, settore di visibilità 225° centrato sull'asse prua-poppa, rivolto verso prua e mostrato dalle navi a motore;
- fanale laterale (o di via):** rosso a sinistra e verde a dritta, settore di visibilità 112,5°, mostrato da ogni nave;
- fanale di poppavia (o di coronamento):** bianco, settore di visibilità 135°, mostrato da ogni nave.

Inoltre bisogna sapere che:

- il fascio luminoso di ciascun fanale è parallelo alla linea di galleggiamento;
- i fanali di via sono posizionati lateralmente al ponte di comando;
- il fanale di testa d'albero si trova:

- 1 a prua, se la nave è inferiore a 50 m;
- 1 a prua e 1 sopra il ponte di comando, identici, se la nave è uguale o superiore a 50 m. Il secondo fanale verso poppa è più alto del primo di almeno 4,5 m.

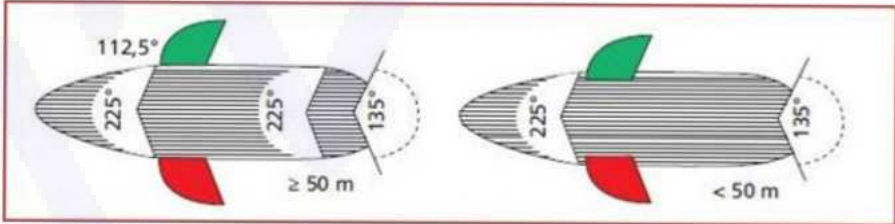


Figura 5.1

Nave a motore in navigazione con abbrivio.

Fanali speciali

- Fanale di rimorchio:** a luce gialla, con le stesse caratteristiche del fanale di poppavia (135°);
- Fanali rossi, verdi, bianchi** con visibilità 360° per situazioni speciali.

Segnali diurni

Sono mostrati in condizioni corrispondenti ai fanali speciali notturni e sono a forma di cono, rombo, cilindro e pallone, tutti neri. Hanno dimensione minima di 60 cm e sono mostrati in verticale nel punto più adatto.

Nave a propulsione meccanica in navigazione

- Nave 50 ≥ mostra:
- di giorno: nulla;
 - di notte: 1 fanale di testa d'albero a prua; 1 fanale di testa d'albero a poppavia del primo (dopo metà nave) e 4,5 m più in alto; i fanali laterali; il fanale di poppa.

Nave a propulsione meccanica ≥ 50 m in navigazione.



Nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 50 m, in navigazione.

- Nave < 50 m mostra:
- di giorno: nulla;
 - di notte: 1 fanale di testa d'albero; i fanali laterali; il fanale di poppa.

Varianti

- Nave < 20 m: può unire i fanali laterali in uno solo centrale (sempre a settori).
- Nave < 12 m: può unire il fanale di testa d'albero e quello di poppa in uno solo centrale per 360°.
- Quando la nave è all'ancora, lo stesso fanale diventa quello di ancoraggio.
- Nave < 7 m con velocità < 7 nodi: può mostrare 1 solo fanale bianco per 360°.



Figura 5.5 Nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 7 m e la cui velocità massima non superi i 7 nodi, in navigazione.

Nave a vela in navigazione

- La nave in navigazione esclusivamente a vela mostra:
- di giorno: nulla;
 - di notte: 1 fanale laterali; il fanale di poppa; 2 fanali facoltativi a 360°, rosso sopra, verde sotto.

Varianti

- Nave < 20 m: può unire i fanali laterali in uno solo centrale (sempre a settori); può unire i fanali laterali e quello di poppa in uno solo centrale (sempre a settori).



Figura 5.6 Nave a vela in navigazione.



Figura 5.7 Nave a vela in navigazione con i fanali facoltativi a 360°.



Figura 5.8 Nave a vela di lunghezza inferiore a 20 m, in navigazione.



Figura 5.9 Nave che procede contemporaneamente a vela e a motore.

- Nave < 7 m con velocità < 7 nodi: può mostrare 1 solo fanale bianco per 360°.
 - Le **navi a vela che navigano a motore** sono equiparate alle navi a propulsione meccanica, perciò:
- di notte devono mostrare i relativi fanali;
 - di giorno, se hanno vele alzate, devono mostrare a prua un cono nero con il vertice in basso.

Navi con fanali speciali e segnali diurni

Queste navi mostrano:

- con abbrivio: anche i fanali di navigazione;
- ferme: solo i fanali speciali a 360°.

Navi all'ancora

- Di giorno: 1 pallone nero a prua.
- Di notte: 1 fanale speciale bianco a prua, se di lunghezza < 50 m; 2 fanali speciali bianchi, a prua e a poppa, se di lunghezza ≥ 50 m.

Le navi ≥ 100 m devono illuminare i ponti. Le navi < 20 m possono usare insieme il fanale di testa d'albero e di poppa (totale 360°). Le unità < 7 m devono segnalarsi solo in zone di transito.

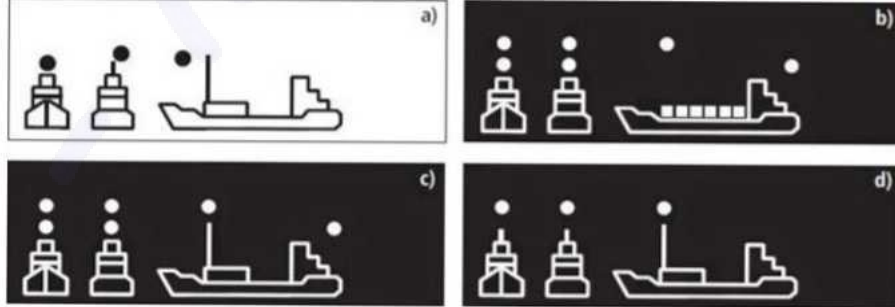


Figura 5.21 a) giorno;

b) c) e d) notte < 100; ≥ 50 m; < 50 m.

Allegato 2 del decreto 1 settembre 2021 del MINISTERO delle INFRASTRUTTURE e della MOBILITÀ

Istruzioni per la locazione di natanti ai sensi dell'articolo 4, comma 4, da consegnare obbligatoriamente all'utilizzatore in tutti i casi in cui non è richiesta la patente nautica.

Le istruzioni per la locazione di natanti da diporto devono contenere:

- a) CONDOTTORE: indicazione che è responsabile della navigazione dell'unità, dell'utilizzo delle sue attrezzature, della sicurezza degli occupanti e dei terzi e che non può sublocare l'unità o utilizzarla per lo sci nautico o per il traino di altre unità;
 - b) PRIMA DI LASCIARE L'ORMEGGIO, l'utilizzatore deve:
- documentarsi su specifiche ordinanze dell'autorità competente che regolano la navigazione nell'area di interesse;
 - verificare la disposizione e il corretto uso delle dotazioni di sicurezza presenti a bordo;
 - controllare la presenza di carburante;
 - leggere il bollettino meteorologico del giorno;
 - informarsi sui limiti di navigazione in caso si intenda navigare in parchi e aree marine protette.
- c) PRIMA DI ACCENDERE IL MOTORE, l'utilizzatore deve:
- verificare che tutte le persone siano a bordo;
 - verificare che non ci siano cime in acqua;
 - allacciare lo stacco di sicurezza del motore fuoribordo.
- d) STACCO DI SICUREZZA, con l'illustrazione del funzionamento del dispositivo per i motori fuoribordo.
- e) PRINCIPI DI GOVERNO DELL'UNITÀ, con l'illustrazione della distinzione tra l'effetto del motore/rimone se con comando a barra e l'effetto del motore/rimone con l'uso di timoneria.
- f) LIMITI DI VELOCITÀ, con l'indicazione dei limiti di 8 nodi entro 500 metri dalle coste, di 3 nodi nei porti, nelle rade e nelle baie dove sostano altre unità all'ancora.
- g) INGRESSO E USCITA DAI PORTI, con l'indicazione, corredata di immagini, delle precedenza e dell'obbligo di tenere la propria destra in entrata e in uscita, salvo diverse indicazioni da parte dell'autorità marittima, e di dare precedenza alle unità in entrata e in uscita dal porto se si naviga attraversando la fascia di 500 metri dall'imboccatura.
- h) AREE RISERVATE ALLA BALNEAZIONE, con l'illustrazione della distanza dalla costa e della funzione dei "corridoi di lancio" per l'ingresso e l'uscita in sicurezza dalla zona riservata alla balneazione.
- i) SUBACQUEO IN IMMERSIONE, con l'illustrazione, corredata di immagini, del segnale sub e della distanza da tenere dallo stesso.
- l) PRECEDENZE, con l'illustrazione, corredata da immagini, dei diritti di rotta, in particolare:
- quando due unità che navigano a motore si vanno incontro con rotte direttamente opposte o quasi opposte;
 - quando due unità che navigano a motore navigano con rotte che s'incrociano;
 - quando due unità che navigano a vela si avvicinano l'una all'altra e ciascuna di esse prende il vento da lati diversi;
 - quando due unità che navigano a vela si avvicinano l'una all'altra e ciascuna di esse prende il vento dallo stesso lato;
 - di unità intente a pescare e unità adibite a pubblico servizio di linea.
- m) ANCORAGGIO, con l'illustrazione, corredata da immagini, di come disporre l'unità rispetto alla direzione del vento e l'indicazione della lunghezza base della cima a catena pari a tre volte la profondità del fondale;
- n) NAVIGAZIONE CON ONDA, con l'illustrazione, corredata da immagini, di come affrontare il mare formato di prua, specificando all'utente:
- di non affrontare le creste dell'onda frontalmente, ma con la tre/quarti della prua (mascone);
 - di graduare l'acceleratore, arrivando con un buon abbrivio