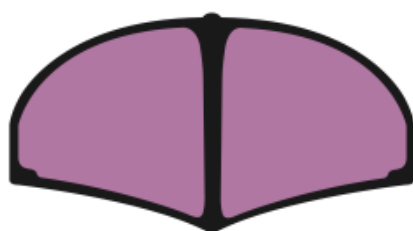
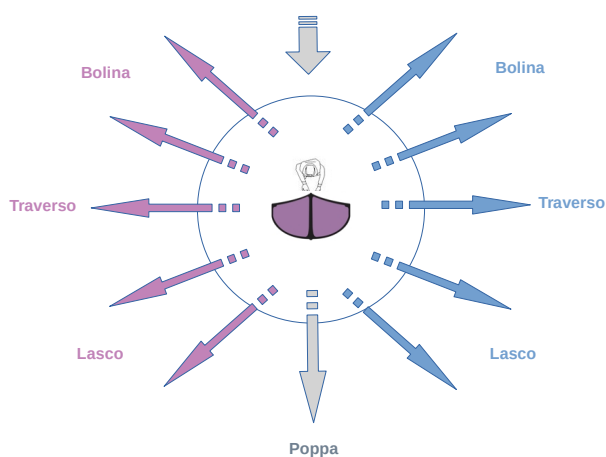


# NAVIGAZIONE & PRECEDENZA

BY



wingfoil Campione



## NAVIGAZIONE E PRECEDENZA

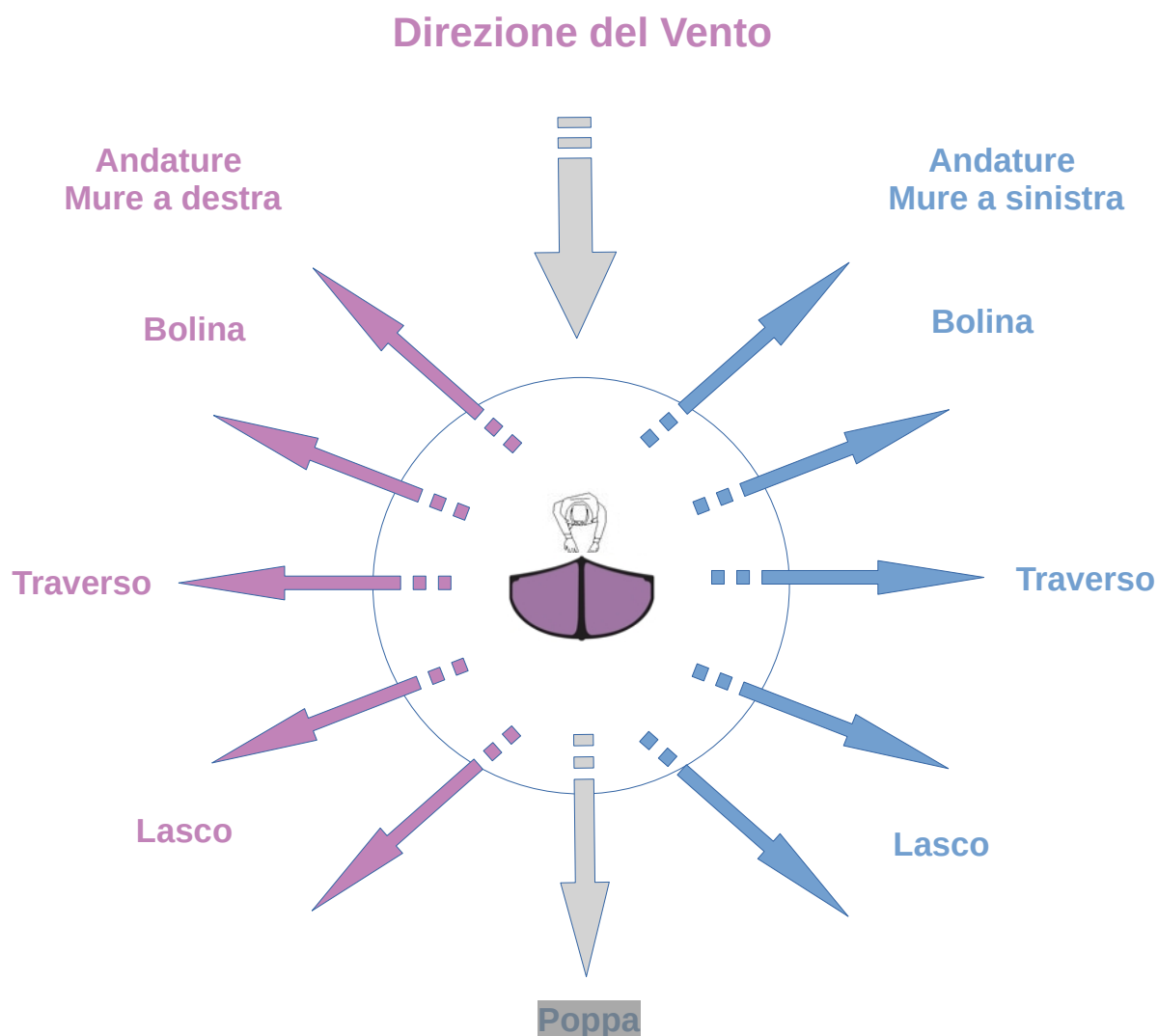
in collaborazione con @MaxBottura

**L'andatura - p. 2**

**Le Mura - p. 3**

**La precedenza - p. 4**

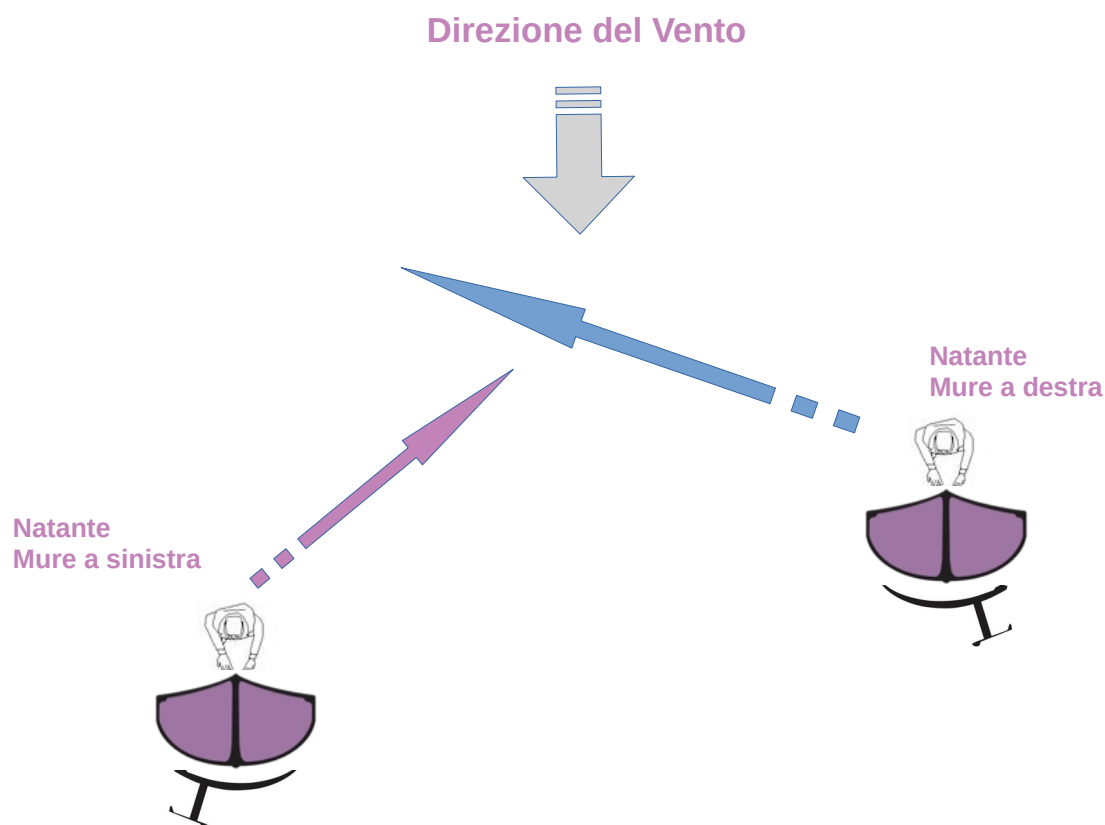
**L'ANDATURA:** la direzione di navigazione rispetto a quella del vento è detta **andatura**. Prendendo in considerazione un punto di partenza, se navigando ci si allontana sopravvento da questo, cioè andando nella direzione verso cui proviene il vento, l'andatura è quella di **bolina**. Contrariamente, se ci si sposta sottovento, cioè andando nella direzione verso cui va il vento ma senza dargli completamente le spalle ma bensì “mezza schiena”, l'andatura è quella di **lasco**. Se si naviga perpendicolarmente al vento (solo una spalla al vento), l'andatura è quella di **traverso**. Se si naviga nell'esatta direzione del vento dandogli completamente le spalle, l'andatura è quella di **poppa**. Considerando tutto ciò, l'andatura di bolina ci consente, zigzagando, di risalire il vento, quella di lasco, sempre zigzagando, di scenderlo e quella di traverso, di mantenere l'altezza del punto di partenza.



**Perdere acqua** è l'evento involontario per cui si scende sottovento e durante l'apprendistato è una cosa normale. È provocato dallo **scarroccio**, cioè dall'incapacità tecnica iniziale di mantenere la rotta stabilita e dalla **deriva**, cioè lo spostamento sottovento dovuto alla corrente ed alle onde. Lo scarroccio può essere il risultato dell'esecuzione di manovre, o dall'inadeguatezza della superficie velica rispetto all'intensità del vento (per il calo, l'aumento o la cattiva estimazione del vento).

**Poggiare** significa modificare la navigazione aumentando l'angolo rispetto al vento, ad esempio passando dalla bolina al traverso o dal traverso al lasco. **Orzare**, invece, significa stringere l'angolo formato con il vento, passando dalla poppa al lasco, dal lasco al traverso e/o dal traverso alla bolina.

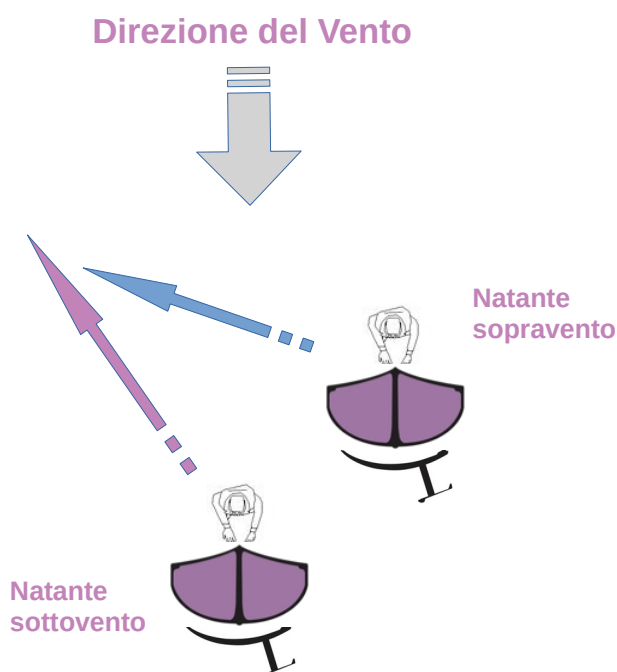
**LE MURA** definiscono la direzione verso cui si naviga in rapporto alla provenienza del vento. Considerando di dare le spalle al vento, se la rotta di navigazione è verso destra (tribordo), la **mura è a destra** (o dritta), contrariamente, se la rotta di andatura è verso sinistra (babordo), la **mura è a sinistra**.



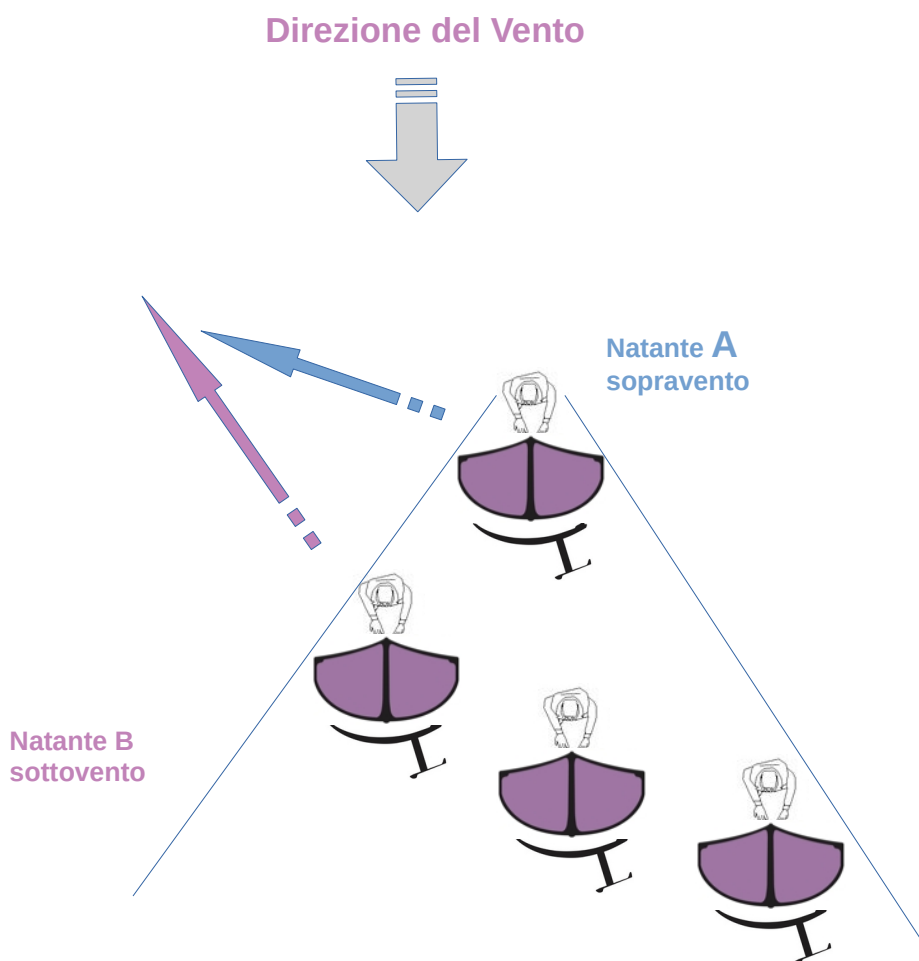
**LA PRECEDENZA** in acqua è la regola che determina chi deve lasciare il diritto di rotta, in un ipotetico incrocio tra imbarcazioni. Dare la precedenza significa quindi rallentare, fermarsi o cambiare rotta, per agevolare, senza essere d'intralcio, il transito dell'altro natante.

### Regole di precedenza:

1. **Le imbarcazioni a vela** hanno la precedenza su quelle a motore, a meno che queste ultime siano in difficoltà di governo, siano impegnate in operazioni di lavoro, siano su rotte commerciali e, soprattutto, siano un mezzo di soccorso.
2. **Natanti con difficoltà di manovra hanno la precedenza:**
  - **I naviganti esperti** devono, quando possibile, dare la precedenza e quelli inesperti, considerando questi come mezzi con limitata capacità di manovra.
  - **nell'utilizzo del WingFoil non si gode di elevata visibilità nemmeno se la wing è dotata di finestre.** Il winger deve continuare ad alzare la wing per vedere intorno, perdendo controllo, velocità ed acqua; questo aspetto fa sì che il wingfoil rientri in quei natanti che, rispetto ad altri, hanno una relativa difficoltà di manovra ed ai quali va quindi accordata la precedenza quando ci si rende conto che il winger non si è accorto della provenienza dell'altro natante anche quando si naviga all'incrocio con precedenza perché si è mura a dritta (destra).
  - **N.B. è INUTILE E PERICOLOSO** manovrare troppo vicino ad un altro natante, specie se quest'ultimo ha difficoltà di manovra o scarsa visibilità rispetto al manovrante.
3. **Rotte coincidenti:** tra due imbarcazioni con rotte coincidenti, quella che proviene con **mura a destra (dritta) ha la precedenza** (regola marittima storicamente internazionale)



4. **Stessa Mura:** tra due imbarcazioni **con la stessa mura**, quella che proviene da sottovento ha la precedenza (per il semplice motivo per cui, stando sottovento e dando le spalle al vento, si rischia di non vedere chi sta sopravvento)
- questo con il wingfoil non è sempre possibile in quanto il wingfoiler raggiunto da sottovento (e che sta quindi navigando sopravvento e dovrebbe dare la precedenza) probabilmente non ha la visuale del natante che lo ha raggiunto da sottovento e potrebbe iniziare una strambata senza avvedersene ed incrociare la rotta del natante raggiungente. Mentre il natante raggiungente che proviene da sottovento ha la capacità di girare il capo ed avvedersi del wingfoiler raggiunto. Quindi in questo caso il natante raggiungente, che ha maggiore velocità e quindi maggiore capacità di manovra, ed anche maggior visuale, deve lasciare la precedenza al natante raggiunto anche se arriva da sottovento. Il buonsenso suggerisce, in caso di raggiungimento di un natante più lento, di incrociare la sua rotta passandolo da poppa indipendentemente dalle mura di navigazione che sono le stesse per entrambi.



B sopraggiunge ad A sottovento - A non vede B perché coperto dalla Wing  
 Se A stramba colpisce B - B deve prestare attenzione e dare precedenza se A non lo può vedere  
 (A è in difficoltà di manovra per mancanza di visuale)

5. **Rotte raggiungenti:** tra imbarcazioni con **rotte raggiungenti**, quella che raggiunge deve dare la precedenza a quella raggiunta eccetto che per l'approccio sottovento nel caso ci si renda conto che il wingfoiler non abbia notato il natante raggiungente. Il buon senso impone di evitare uno scontro (pur avendo ipotetica ragione) specialmente con un WingFoil (natante dotato di un appendice pericolosa come il Foil).
6. **Incroci fra due Kiter** in navigazione parallela: per evitare intralci e scontri aerei, è sufficiente osservare il principio per cui il kiter sopravvento alza l'ala e quello sottovento l'abbassa.
7. **Incroci fra kiter ed altri natanti a vela:** in caso di un incrocio in specchi d'acqua ristretti il kiter, se sopravvento, deve alzare l'ala indipendentemente dalle mura per quel tanto sufficiente a garantire la sicurezza dell'altro natante che, specie nel caso ricada nelle categoria a bassa manovrabilità (punto 2), non ha il tempo di uscire dal raggio delle lines del kite.  
Per il resto valgono le stesse regole e buon senso.
8. **Chi surfa un'onda** più vicino al punto dove essa srotola (il picco), che sia un surfer, windsurfer, kiter o winger, ha sempre la precedenza su altri che sono sulla stessa onda per scenderla o su altri che escono per saltare sulla stessa onda. E' ovvio che con un natante a vela si raggiunge il picco più velocemente di un surfer, ma se vicino al picco, non è corretto rubargli l'onda prendendola prima che franga.
9. Spesso **ogni località ha regole proprie** (corridoi d'uscita/entrata in spiaggia e/o altre ordinanze): è bene quindi informarsi sulle ordinanze degli organi competenti, oltre che sugli usi adottati dai loro frequentatori abituali.

**(RISPETTARE I LOCAL a casa loro è una buona regola di civiltà!).**

### **BUONSENSO:**

Nell'utilizzo delle regole che determinano i casi d'incroci tra imbarcazioni è sempre bene usare innanzitutto il **buon senso, evitando così la collisione anche in caso di diritto di precedenza**. In qualsiasi situazione di dubbio o timore, la norma da considerare, per non creare intralcio o pericolo, è quella di rallentare sino a fermarsi, lasciando che l'altra imbarcazione passi indisturbata. Eventuali incomprensioni si possono discutere a tavola e non in acqua.

**N.B. TUTTI i natanti dotati di Foil rappresentano un pericolo in caso di scontro con un altro natante e/o bagnante !**



**Put a Smile on your Ride!**



**Put a Smile on your Ride!**