



## ***PREINGRESSO PRATICANTI ISTRUTTORI***

Questo prontuario definisce in cosa consistono le prove di preingresso e come affrontarle per superarle. I candidati che aspirano alla qualifica di ISTRUTTORE di 1° LIVELLO dovranno prepararsi con impegno alla selezione, dove le qualità e le abilità del soggetto saranno verificate nella loro totalità.

Nei Corsi Istruttori non si addestra ad andare in barca, ma cosa e come insegnare a dei neofiti che iniziano a navigare a vela. Il candidato si deve presentare alle prove pratico-teoriche del preingresso dimostrando le sue competenze e conoscenze nello sport velico. Il superamento delle tre prove di selezione permetterà al candidato di partecipare al corso Praticanti Istruttori.

### ***LO STAFF ESAMINATORE***

E' composto da un Coordinatore e dai Commissari, i quali hanno il compito di valutare le prove di preingresso dei candidati secondo precisi parametri ed indicazioni definiti collegialmente ed approvati dal GDL. Le prove pratiche dei candidati saranno riprese con telecamera per consentire la totale trasparenza della valutazione data alla prova. Durante le prove **pratiche** di manovre e di conduzione potrà essere imbarcato un Commissario di verifica che darà la valutazione alla fine di ogni prova. Le valutazioni saranno rese note ai candidati alla fine di ogni prova sia teorica che pratica. Le eventuali contestazioni saranno trattate alla fine delle prove di preingresso fra la Commissione e il candidato.

### **IMPORTANTE**

Il candidato per accedere alle prove di preingresso deve :

- Avere la tessera FIV in regola per l'anno in corso.(regolarmente vidimata per la parte medica.)
- La documentazione richiesta per l'iscrizione.
- Aver pagato la quota di partecipazione ed aver consegnato la ricevuta del pagamento al Comitato di Zona.
- Presentarsi con il suo salvagente e la tenuta da barca da utilizzarsi per la prova in acqua.

## Le competenze richieste per accedere al preingresso sono le seguenti:

- **Cultura velica** - terminologia di base,terminologia tecnica,conoscenza scafi e imbarcazioni, regolamento di regata, meteorologia,sicurezza e prevenzione in acqua e in terra,marineria generale,nodi.
- **Conduzione** di una imbarcazione a vela singola,doppia,collettiva; Armare e disarmare,navigazione elementare,le manovre fondamentali di virata ed abbattuta; messa a segno delle vele ed attrezzatura in tutte le andature,giri di boa, accosto ad un mezzo appoggio e barca ferma.
- **Conduzione di un mezzo appoggio**:disormeggio,conduzione a varia velocità del mezzo,recupero del salvagente, avvicinamento ad un gavitello,rientro e ormeggio.

## ATTENZIONE

Per accedere al Corso Praticanti Istruttori è indispensabile che il candidato superi con valutazione minima di 18/30 esimi le tre prove previste nel preingresso che sono:

- Questionario con n° 60 domande a risposta multipla.
- Prova pratica,con mezzo appoggio, di partenza da un pontile,conduzione del mezzo,recupero del salvagente,ormeggio.
- Conduzione di una imbarcazione a vela,manovre ed andature.

1. Se il candidato non supera la prova dei test scritti non può proseguire la selezione.
2. Anche se la prova teorica è stata positiva,se il candidato non supera la prova di partenza da un pontile con mezzo appoggio,ormeggio e recupero del salvagente non può proseguire la selezione.
3. Anche se la prova teorica e quella di ormeggio sono state positive ,se il candidato non supera la prova di conduzione di imbarcazione a vela non può essere ammesso al corso.

## **NORMATIVA F.I.V.**

*La conoscenza della Normativa permette al candidato di prendere visione delle regole e degli adempimenti da rispettare per partecipare con pieno diritto ai preingressi e/o corsi. La Normativa, sempre aggiornata, è inserita nel sito della FIV,ed è di facile consultazione da parte del candidato. In caso di dubbi la segreteria del Gruppo di Lavoro Istruttori FIV fornirà ulteriori chiarimenti ai candidati. Non è ammessa la mancata conoscenza della Normativa da parte del candidato*

## **TEST TEORICI : Cultura velica di base**

*La conoscenza delle basi della cultura velica , sia tecnica che pratica e la sua evoluzione storica, sono gli elementi necessari per rispondere ai test di preingresso. Sessanta domande che trattano argomenti generali sul regolamento di regata, meteorologia, messa a punto di una imbarcazione a vela, elementare tattica di regata , prevenzione, sicurezza e altro. Per ogni domanda ci sono quattro risposte di cui una sola è quella corretta . L'ampia conoscenza velica, da parte del candidato, garantisce la capacità di rispondere con sicurezza. Il candidato acquisisce le competenze di cultura velica di base partecipando a corsi di vela di vario livello,alle regate,e dando un aiuto come allievo esperto nei corsi di vela. **La valutazione è fatta in trentesimi e la votazione sufficiente per continuare le prove del preingresso è di 18/30esimi.***

## **LE PROVE PRATICHE:**

*Si consiglia al candidato di leggere con attenzione le seguenti indicazioni:*

- 1. **Informarsi** presso il Comitato di Zona, dove si terrà il preingresso, quali sono le imbarcazioni utilizzate per la prova pratica di vela e quale tipo di gommone sarà utilizzato per la prova di conduzione del mezzo appoggio.*
- 2. **Conosciuto** il tipo d'imbarcazione utilizzata è necessario prepararsi con un modello simile facendo esercitazioni pratiche in acqua nei tempi precedenti al preingresso - manovre,cambio di andatura, giri di boa e altro -anche se il mezzo è conosciuto e già utilizzato dal candidato,dato che il sapere condurre una imbarcazione a vela non implica il saperlo insegnare a dei principianti.*
- 3. **E' importante** conoscere che tipo di gommone sarà utilizzato, per la prova di conduzione del mezzo appoggio,dato che le varie postazioni di guida dei gommoni possono creare delle difficoltà a chi non è esperto di questi mezzi. Anche per il gommone è necessario prepararsi facendo esercitazioni pratiche in acqua nei tempi precedenti al preingresso.*

## **CONDUZIONE DI UNA IMBARCAZIONE A VELA**

*Da come è effettuata la prova di conduzione da parte del candidato, agli esaminatori risulta subito evidente il pregresso velico dello stesso e di come insegnerà i fondamentali ai suoi allievi. Quindi è importante, da parte del candidato, acquisire la padronanza dell'imbarcazione ma anche avere una impostazione corretta a bordo, nelle manovre e nella conduzione del mezzo.*

*La prova è valutata nella sua totalità con una votazione in trentesimi, con la sufficienza a 18/30.*

*Lo svolgimento della prova, da parte del candidato, consiste in:*

- a) **Armare e disarmare** -conoscenza della barca utilizzata per la prova, norme generali per armare e disarmare il mezzo - prua nel vento, scotte libere, messa a punto dell'attrezzatura della barca secondo le condizioni meteomarine, varo e alaggio del mezzo.*
- b) **Posizione del timoniere** a bordo -la distribuzione del suo peso a bordo in base al tipo d'imbarcazione e alle condizioni meteomarine, gli spostamenti da effettuare nelle manovre principali, mantenimento dell'equilibrio e giusta impugnatura della prolunga del timone e della scotta.*
- c) **Manovre fondamentali** -virata ed abbattuta eseguite in modo corretto e completo.*
- d) **Andature** -conoscenza pratica di tutte le andature con la relativa messa a segno delle vele e dell'attrezzatura - vang, cunningham, base, deriva e altro. In navigazione mantenimento della rotta, dell'assetto dell'imbarcazione, posizione del timoniere.*
- e) **Giro di boa**- effettuato con vele ed attrezzatura a segno, corretto assetto dell'imbarcazione, posizione del timoniere a bordo, controllo e mantenimento della rotta verso l'altra boa.*
- f) **Accosto al gommone** - controllo della velocità della barca, barca ferma, mantenimento della posizione.*

## **POSIZIONE DEL TIMONIERE A BORDO**

*La distribuzione del peso a bordo è fondamentale per l'assetto e la velocità dell'imbarcazione in navigazione. Il candidato secondo le condizioni meteomarine del momento e del mezzo utilizzato deve posizionarsi a bordo come segue:*

- a) **Vento leggero - 2/4 mt.**- nel singolo, il peso più possibile verso prua all'altezza dello strozzatore della scotta della randa. Nella deriva doppia, a contatto o oltre il trasto della randa. Nella collettiva all'altezza dello strozzatore della randa.*
- b) **Vento medio - 5/8 mt.** - nel singolo, il peso nel centro pozzetto ,vicino allo strozzatore della scotta della randa. Nella deriva doppia a contatto con il trasto della randa. Nella collettiva all'altezza dello strozzatore della randa.*
- c) **Vento forte - 8/12 mt.**-nel singolo, il peso nel centro del pozzetto . Nella deriva doppia 30/40 cm distanti dal trasto della randa,verso poppa. Nella collettiva 30/40 cm distanti dallo strozzatore della randa,verso poppa.*
- d) **Il timoniere** deve impugnare la prolunga del timone, tenendola davanti al petto o al limite parallela alla gamba di poppa,in questo caso non appoggiata sul bordo. La scotta della randa anche se bloccata nello strozzatore deve essere tenuta in mano impugnata tenendo il pollice verso l'alto.I piedi tenuti sotto le cinghie fermapiedi. Le gambe devono essere unite,la seduta completa sul bordo e il busto tendente verso prua. La messa a segno della scotta deve avvenire senza rientrare nel pozzetto utilizzando come tenuta la mano che tiene la prolunga del timone.*

## **COSA NON DEVE FARE IL CANDIDATO:**

- Sedersi a bordo dell'imbarcazione in posizione molto appoppata,con la barra del timone che urta contro le ginocchia o coscia,quando viene spostata.
- Sedersi dentro sul fondo della barca appoggiandosi alla fiancata.
- Mettersi in ginocchio sul fondo della barca,tenendo la barra del timone dietro la schiena
- Seduto sul bordo con una gamba distesa, o tutte e due distese, sottovento.
- Parzialmente seduto sul bordo con il bacino ruotato verso prua.
- Tenersi con una mano al bordo o ad altre parti dello scafo
- Non utilizzare le cinghie fermapiedi per raddrizzare l'imbarcazione.
- In navigazione scivolare dentro in barca.
- Navigare in piedi con la barra del timone tra le gambe.
- Tenere la barra del timone,invece della sua prolunga.
- Non avere la scotta della randa in mano,anche se fermata nello strozzascotte,oppure stringendola fra i denti per mettere a segno la vela.
- Usare la barra del timone come punto d'appoggio per equilibrarsi.

## LE MANOVRE

**LA VIRATA** come eseguirla conducendo una deriva singola, doppia o collettiva:

- *Navigando in andatura di bolina, il timoniere - seduto a bordo in assetto corretto secondo le condizioni meteomarine del momento - libera la scotta della randa dallo strozzatore e tenendola in mano si alza in piedi, e in base alle condizioni meteomarine del momento, sposta il suo peso sottovento per favorire l'azione orziera della barca. Controllando lo sbandamento dell'imbarcazione, anche con l'uso della scotta della randa, il timoniere porta il mezzo il più possibile con la prua verso la direzione di provenienza del vento. Arrivato in quella posizione, il timoniere riporta il suo peso sopravvento e con limitato uso della barra del timone all'orza, favorisce il passaggio della vela o vele sul nuovo bordo. Mentre avviene il passaggio del boma da un lato all'altro, il timoniere passa sul nuovo bordo di sopravvento scambiando, da mano a mano, dietro la schiena, la prolunga del timone e la scotta della randa. Il passaggio deve avvenire senza esitazioni, senza perdita d'equilibrio, lo scambio tra le mani può avvenire anche col timoniere già seduto sul nuovo lato. Una volta sul nuovo bordo è fondamentale il controllo del mezzo che deve tornare in navigazione nel più breve tempo possibile con assetto corretto e con il timoniere in posizione corretta a bordo. La scotta della randa può essere nuovamente bloccata nello strozzatore o tenuta in mano, ma non stringendola fra i denti.*

### **COSA NON DEVE FARE IL CANDIDATO:**

- Cercare di virare passando dall'andatura di traverso alla bolina senza mettere a segno vele. La barca si ferma prima di arrivare con la prua nel vento - virata fallita.
- Assenza o limitato spostamento del peso del timoniere sottovento.
- Virare solo con l'azione del timone, rimanendo seduti sul bordo.
- Durante la manovra lasciare la scotta della randa nello strozzatore, o stringerla fra i denti.
- Durante la manovra rimanere bloccati nello scambio delle mani fra prolunga timone e scotta.
- Cadere in barca durante la manovra perdendo la barra del timone.
- Cadere nel passaggio da un bordo all'altro.
- Cadere in acqua durante la manovra, perdendo il contatto con l'imbarcazione.
- Non controllare la manovra della virata, strapoggiando sulle nuove mura.
- Dare le spalle a prua durante il passaggio da un bordo all'altro.
- Cambiare impugnatura per virare, passando dalla prolunga alla barra del timone.
- Fermare la barca in prua al vento, virata non riuscita.
- Usare il timone come mezzo di propulsione per finire la virata non riuscita.
- Mancato controllo dell'assetto dell'imbarcazione sulle nuove mura con difficoltà di direzione.
- Terminare la manovra con mancato assetto dell'imbarcazione provocando una nuova virata.
- Scuffiare.

**L'ABBATTUTA** come eseguirla conducendo una deriva singola, doppia o collettiva:

- *E' una manovra che si esegue con la barca che non perde velocità, quindi deve essere fatta correttamente per evitare che strarzi sulle nuove mura, o che si verificano altre situazioni pericolose. Preferibilmente l'abbattuta si esegue, quando la barca è al massimo della sua velocità, con l'attrezzatura messa a punto, cioè scotta molto lasca, vang, cunningham e base lascati, deriva alzata secondo l'andatura fatta e peso del timoniere posizionato secondo le condizioni meteorologiche del momento, e il tipo d'imbarcazione.*
- *Se è una deriva singola il timoniere è seduto sopravento sbandando la barca sopravento con la scotta della randa in mano. In navigazione di poppa il timoniere sposta limitatamente la barra del timone sopravento, oppure utilizza un ulteriore spostamento del suo peso sopravento, provocando il passaggio della randa. Il timoniere con la scotta in mano, durante il passaggio della randa, deve recuperare parte della stessa per evitare che rimanga bloccata sotto il bordo dell'imbarcazione, portandola di conseguenza alla strarza. Mentre avviene il passaggio della randa il timoniere deve andare sul nuovo lato per equilibrare la barca riportandola sbandata sopravento e in andatura di poppa. Lo scambio tra le mani della prolunga della barra del timone e la scotta deve avvenire durante il passaggio della randa o quando il timoniere è già seduto sul nuovo bordo.*
- *In navigazione di poppa su una deriva doppia o collettiva, il timoniere si posiziona seduto sottovento con la scotta della randa in mano. Dopo una ulteriore poggiate fatta spostando limitatamente la barra del timone o portando il peso dell'equipaggio ulteriormente sopravento. Il timoniere afferra l'insieme delle scotte della randa che scendono dal boma e appena sente diminuire la tensione sulle stesse, accompagna la randa sul nuovo bordo, controllandone il passaggio, dopo di che si alza in piedi e passa a sedersi sul nuovo bordo di sottovento continuando a navigare di poppa, cambiando fra le mani la prolunga del timone e la scotta della randa. Se cambia la rotta la posizione del timoniere sarà diversa.*

### **COSA NON DEVE FARE IL CANDIDATO:**

- Lasciare la deriva abbassata in navigazione e durante la manovra.
- Lasciare molto tesi il vang, il cunningham, la base e la scotta.
- Usare solo l'azione del timone per fare la manovra, mancato controllo della manovra.
- Eseguire la manovra senza il controllo della scotta della randa.
- Lasciare passare liberamente la randa da un lato all'altro.
- Su una deriva doppia o collettiva rimanere seduto sopravento, seduto o in ginocchio sul fondo.
- Stare in piedi durante la navigazione di poppa, ed effettuare la manovra in piedi.
- Eseguire la manovra tirando la scotta della randa e portando la randa in centro barca, fare passare la randa e poi mollare la scotta.
- Terminare la manovra con mancato assetto dell'imbarcazione provocando una nuova abbattuta.
- Perdita dell'equilibrio e / o caduta durante la manovra.
- Strarzare dopo la manovra.
- Scuffiare prima e/o dopo la manovra.



## **LE ANDATURE**

*La conoscenza delle andature è fondamentale per la navigazione a vela . Il candidato, secondo le condizioni meteomarine del momento e del mezzo utilizzato, deve dimostrare di sapere condurre la barca o tavola a vela su un percorso stabilito da boe, girarle con abilità, e avere le capacità nella messa a segno delle vele e nella messa a punto dell'attrezzatura. Il candidato deve essere in grado di gestire l'imbarcazione, di capire la direzione di provenienza del vento e l'incidenza dello stesso sulle vele. Il candidato deve controllare durante la navigazione la messa a segno delle vele e la messa a punto dell'attrezzatura. La posizione che assume il timoniere a bordo, le sue reazioni, più o meno veloci, alle sollecitazioni dell'imbarcazione dimostrano quanta esperienza pratica ha il candidato e la sua capacità di rispondere positivamente alle mutevoli condizioni ambientali.*

### **COSA NON DEVE FARE IL CANDIDATO:**

- Navigare con le vele a segno per la bolina nell'andatura di traverso, e viceversa.
- Lasciare molto tesati il vang, il cunningham, la base e la scotta, nelle andature portanti.
- Lasciare la deriva abbassata nelle andature portanti.
- Orzare oltre il limite della bolina.
- Lasciare la stessa messa a segno delle vele, nei cambi di andatura.
- Cadere dentro il pozzetto a causa di uno sbandamento della barca.
- Straorzare o strapoggiare durante la navigazione, uso improprio del timone.
- Navigare di bolina con una rotta troppo poggiate.
- Ignorare i filetti indicatori presenti sulle vele, o non sapere a cosa servono.
- Assumere posizioni non corrette a bordo durante la navigazione e nelle varie andature.
- Scuffiare durante la navigazione, manovre, giri di boa o nell'accosto al gommone.

## **ACCOSTO AL GOMMONE**

*L'accosto al gommone è effettuato, quando finita la prova di conduzione c'è il cambio d'equipaggio. Il timoniere deve accostare al lato di sottovento del gommone usando una andatura di bolina o di traverso, dato che sono le andature più facili da gestire; il contatto con la fiancata di sottovento del gommone deve avvenire con la barca alla minima velocità, le scotte mollate e le vele non portanti, una volta fermata l'imbarcazione al fianco del gommone è necessario mantenerla nella posizione acquisita per favorire il cambio fra gli equipaggi. In questa manovra il candidato deve dimostrare di avere subito chiaro il percorso da fare per raggiungere il gommone e di sapere gestire il rapporto fra velocità del mezzo e distanza. Queste abilità sono date da un corretto uso delle scotte e da un equilibrio spontaneo che il soggetto sviluppa solo con molte ore di navigazione, e che automaticamente mette in atto anche se il mezzo usato non è di sua conoscenza.*



## **COSA NON DEVE FARE IL CANDIDATO:**

- Mancare l'accosto al gommone troppa velocità.
- Aggrapparsi al gommone per fermarsi, cadendo in acqua.
- Arrivare sopravento al gommone.
- Lasciare le scotte bloccate negli strozzatori.
- Ripetere più volte la manovra, errori di percorso.
- Arrivare in andatura portante, e quindi in piena velocità.
- Colpire violentemente il gommone con la prua, o con altra parte dell'imbarcazione.
- Straorzare o strapoggiare durante l'accosto.
- Scuffiare durante l'accosto.
- Continuare a navigare dopo l'accosto al gommone.
- Lasciare la prolunga o barra del timone prima che sia montato il nuovo timoniere.
- Cadere in acqua durante il passaggio dalla barca al gommone o viceversa.

## **CONDUZIONE DEL GOMMONE**

*La conduzione del mezzo appoggio è fondamentale per gestire i corsi di vela in acqua e per gli interventi di prevenzione o soccorso da effettuare durante le esercitazioni.*

*Il candidato deve dimostrare di avere una buona preparazione sia tecnica che di conduzione del mezzo, dato che i motori e gli scafi dei gommoni hanno reazioni diverse in navigazione e nelle manovre, per questo motivo c'è la necessità di sapere in tempo utile che tipo di mezzo appoggio sarà usato per la prova pratica. Il mezzo preso in considerazione per questa prova virtuale è un gommone con timoneria centrale, trim per l'assetto del motore in navigazione*

### **DISORMEGGIO PONTILE**

*Il candidato una volta montato a bordo prende posizione davanti alla timoneria e verifica che il motore sia acceso, dopo di che molla le cime d'ormeggio e le lega al bordo del mezzo con un nodo parlato o gassa. Se la prua è già in direzione di uscita, il candidato innesta la marcia avanti e con il motore al minimo senza fare onda, si stacca dal pontile senza strisciare la fiancata sul pontile o altre imbarcazioni, prendendo la direzione data dall'esaminatore che è a bordo. Se l'uscita dall'ormeggio è in retromarcia, la partenza deve avvenire sempre con il motore al minimo e con un uso corretto della timoneria, secondo la direzione da prendere e senza urtare il pontile. Il candidato navigando in retromarcia deve guardare dove sta andando ma ricordarsi anche che la prua del gommone si orienta dalla parte opposta in cui noi siamo diretti, e che potrebbe urtare contro il pontile o altre imbarcazioni rendendo la manovra più complessa.*

### *CONDUZIONE A VELOCITA' RIDOTTA E SOSTENUTA*

*Durante la navigazione a varie velocità il candidato deve avere a bordo una posizione corretta e sempre in equilibrio, usare la leva dell'acceleratore senza strappi, correggere l'assetto del motore in presenza del trim, mantenersi fermi con la prua o di poppa su di un gavitello, senza sommergerlo o colpirlo.*

### *AVVICINAMENTO E RECUPERO DI UN OGGETTO CON MEZZO FERMO E SENZA AIUTO*

*Questa manovra ha lo scopo di verificare il comportamento del candidato nel recupero di un allievo caduto in acqua. L'esaminatore lascia scivolare l'oggetto (salvagente) in acqua, il candidato deve iniziare la manovra di recupero allontanandosi dallo stesso senza avvicinare all'oggetto l'elica in movimento. Quindi la poppa del mezzo non si deve avvicinare al salvagente, c'è il rischio di tagliarlo con l'elica, (ricordiamoci che ci potrebbe essere l'allievo). Una volta allontanato il mezzo dal punto della caduta, con velocità a piacere il candidato, verificate le condizioni meteomarine, inizia la manovra di recupero avvicinandosi da sottovento all'oggetto. L'accosto avviene tenendo l'oggetto sopravento al gommone, con velocità nulla e motore in folle, una volta che il salvagente è sottobordo il candidato lascia il posto di guida e raccoglie l'oggetto usando le due mani, come se dovesse recuperare una persona e lo issa a bordo.*

### *ORMEGGIO AL PONTILE*

*L'ormeggio al pontile segna la fine della prova e questo deve avvenire con manovre corrette e condotte con lucidità di esecuzione. La velocità deve essere minima e se l'accosto avviene sottovento o di prua al pontile non si deve urtare o strisciare con violenza sullo stesso o su altre imbarcazioni. Una volta fermato il mezzo, ormeggiare il gommone al pontile con una gassa o nodo parlato.*

*Queste indicazioni, suggerimenti e consigli hanno lo scopo di favorire il candidato nelle prove di preingresso in modo che non ci siano dubbi o errate interpretazioni della Normativa federale e delle competenze che sono richieste al soggetto per accedere al corso di Praticante Istruttore.*