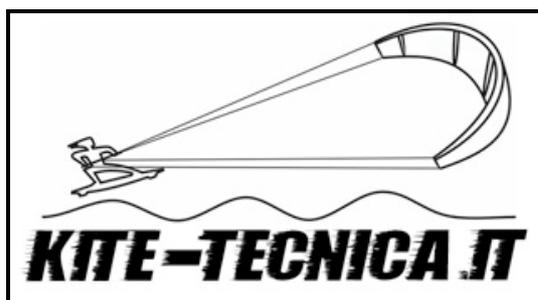


## **Kitesurf & Windsurf**

# **Manualetto di Nautica**

**By Franco Russo**



## Premessa

Questo manuale nasce con l'obiettivo di fornire un quadro sintetico degli aspetti più significativi concernenti la *Nautica* in relazione al Kitesurf e Windsurf. In particolare è mia intenzione trattare congiuntamente gli aspetti di natura legale, tecnica e di sicurezza.

In definitiva, il mio vuole essere uno strumento pratico sia per il neofita che si avvicina per la prima volta a questi sport, sia per l'esperto che vuole migliorare le proprie conoscenze sull'argomento.

Andare per mare, anche se con una tavola ed una vela non è solo Trick, evoluzioni e tanto divertimento, ma anche rispetto per il mare, per gli altri e sicurezza sia normativa che di comportamento.

*Franco Russo*

## Le Autorità Marittime



L'Autorità Marittima è l'insieme degli Uffici periferici del Ministero Trasporti e Navigazione, Capitanerie di Porto e Uffici Minori.

All'Autorità Marittima spettano i seguenti incarichi:

- Amministrazione della navigazione in mare
- Comando dei porti
- Organizzazione del personale navigante e dei titoli marittimi
- Vigilanza sulla pesca
- Disciplina dei lavori portuali
- Inchieste sui sinistri marittimi
- Soccorso marittimo
- Contenzioso marittimo
- Gestione della proprietà navale
- Armamento e idoneità delle varie unità alla navigazione
- Leva marittima
- Patenti nautiche entro 12 miglia e senza limiti

In ordine di importanza troviamo:

- Zone marittime con le Direzioni marittime
- Compartimenti marittimi con le Capitanerie di Porto
- Circondari Marittimi con gli uffici Circondariali Marittimi

Questi tre uffici principali sono i più importanti e sono i soli che possono emanare le “ Ordinanze Marittime”.

Seguono nell’ordine:

- Uffici minori con gli Uffici Locali Marittimi
- Delegazioni di spiaggia.

Le funzioni amministrative riguardanti la navigazione marittima sono esercitate dal Corpo delle Capitanerie di Porto dipendenti dal Ministero dei trasporti e della Navigazione.

Le funzioni di polizia marittima sono affidate alla Guardia Costiera (articolazione delle Capitanerie di Porto) affiancata dai corpi di polizia tradizionali.

### La Capitaneria di Porto

Il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, è un Corpo della Marina Militare che svolge compiti e funzioni collegate in prevalenza con l'uso del mare per i fini civili e con dipendenza funzionale da vari ministeri che si avvalgono della loro opera: primo fra tutti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha "ereditato" nel 1994, dal Ministero della marina mercantile, la maggior parte delle funzioni collegate all'uso del mare per attività connesse con la navigazione commerciale e da diporto e sul cui bilancio gravano le spese di funzionamento.



## Le ordinanze della Capitaneria di Porto

Le “*Ordinanze delle Capitanerie*” sono documenti che hanno valore legale, impongono determinate regole (concessioni e divieti) devono essere eseguite pena un’ammenda o il sequestro del Kite/Windsurf o altre restrizioni di legge.

Vengono edite/promulgate dalla competente autorità marittima e vengono affisse in tutti i luoghi di balneazione, sono custodite nelle relative Capitanerie di Porto che le emettono.

Possono essere temporanee, sperimentali, o definitive.

Qui sotto viene riportata un’ordinanza-tipo che regola lo sport del Kitesurf.

### MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

#### CAPITANERIA DI PORTO DI #####

#### ORDINANZA N° #####

#### DISCIPLINA DEL KITE-SURF

##### Limitazioni

1. - L’esercizio del “Kitesurf” è consentito, ai maggiori di anni quattordici, in ore diurne, con condizioni meteo-marine favorevoli, ad una distanza non inferiore ai 500 metri dalla battigia e 200 metri dalla costa.
2. - Coloro che esercitano la disciplina del “Kitesurf” devono raggiungere la zona di mare sopra specificata tramite unità d’appoggio od utilizzando eventuali corridoi di lancio, Fig. 1.
3. - Oltre alle limitazioni sopra riportate l’esercizio della disciplina “Kitesurf” non è consentito nelle seguenti località:
  - a) All’interno, lungo le rotte di accesso e all’imboccatura dei porti;
  - b) A distanza inferiore a 200 metri dagli impianti fissi da pesca;
  - c) A distanza inferiore ai 200 metri da segnalamenti marittimi e da galleggianti o unità che segnalano la presenza di subacquee;
  - d) Nelle zone di mare destinate all’ancoraggio, ed a distanza inferiore a 200 metri dalle navi mercantili, militari e da unità ed imbarcazioni da diporto alla fonda;
  - e) In luoghi dove sfociano fiumi, canali e collettori di qualunque genere.

##### Condizioni per l’esercizio

1. - E’ fatto obbligo a coloro che esercitano il Kitesurf di indossare una cintura di salvataggio approvata ai sensi della normativa vigente;
2. - E’ obbligatorio usare sistemi di sicurezza montati sul Kite, che consentano al conduttore di sganciarsi ed abbandonarlo, in casi estremi;
3. - E’ obbligatorio collegare le linee solo quando si decolla ed assicurarsi, altresì, di scollegarle quando si atterra.
4. - Per quanto non espressamente specificato si applica la normativa nazionale ed internazionale vigente in materia di nautica da diporto.

## **Regole per prevenire gli abbordi**

1. - Quando due unità “Kitesurf” navigano su rotte di collisione (rilevamento costante e distanza in diminuzione), quella sopravvento dà la precedenza sollevando il kite; quella sottovento, a sua volta, ha l’obbligo di abbassare il kite;
2. - Quando due unità “Kitesurf” procedono nella stessa direzione, quella sopravvento dà la precedenza a quella sottovento sollevando il kite e rallentando;
3. - Quando un’ unità “Kitesurf” incrocia altre unità a vela darà loro la precedenza, sollevando il kite e rallentando e ciò a prescindere dalle mure.

## **Il Corridoio di lancio, Fig. 1**

I corridoi di lancio devono avere le seguenti caratteristiche:

Larghezza minima 30 metri fronte spiaggia ad allargarsi fino ad un’ampiezza di 80 metri alla distanza di 100 metri dalla costa;

Delimitazione laterale perpendicolarmente alla costa, fino ad una distanza di 200 metri dalla spiaggia, con due linee di boe di colore arancione, posizionate ad una distanza massima di 20 metri l’una dall’altra;

Al fine di agevolare l’individuazione del corridoio per il rientro in spiaggia, l’ultimo gavitello esterno (destro e sinistro) posto al limite della linea dei 200 metri dovrà essere di colore arancione, avere un diametro di 80 centimetri e riportare l’indicazione del nome del titolare dell’autorizzazione ed il numero della stessa;

Ogni gavitello dovrà riportare la dicitura:

### **“CORRIDOIO DI ATTERRAGGIO – DIVIETO DI BALNEAZIONE”**

La suddetta dicitura (tradotta in almeno tre lingue della Comunità Europea) deve essere, inoltre, riportata su apposito cartello sistemato sulla battigia all’ingresso del corridoio.

Il titolare dell’autorizzazione è responsabile della sistemazione e del perfetto mantenimento della segnaletica fissa e galleggiante del corridoio di lancio.

Nei primi 100 metri di corridoio è consentito il transito di un solo Kitesurf alla volta, con diritto di precedenza ai mezzi in fase di rientro. L’impiego del corridoio è limitato alle sole operazioni di atterraggio e partenza dalla spiaggia.

L’uso del corridoio è libero e gratuito. All’interno del corridoio è vietata la balneazione.

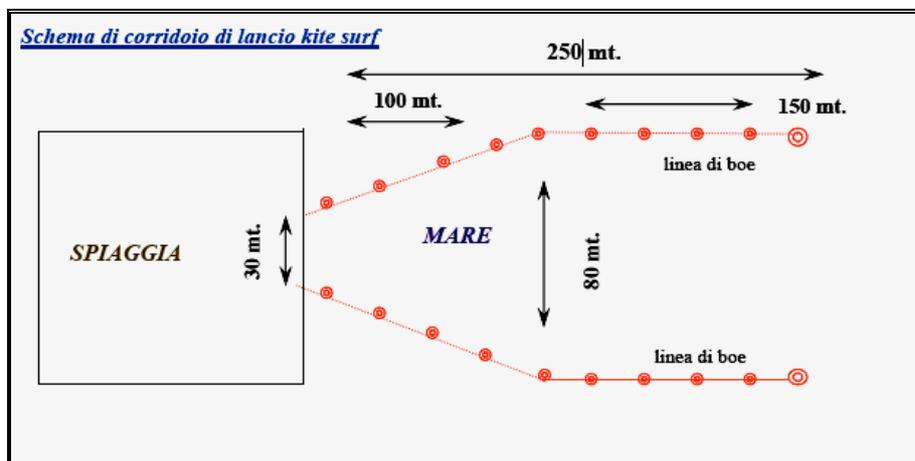


Fig. 1

### **Disposizioni finali**

1. - La presente Ordinanza deve essere esposta a cura dei concessionari di stabilimenti balneari in luogo visibile dagli utenti per tutta la durata della stagione balneare.
2. - I contravventori alla presente Ordinanza, salvo che il fatto non costituisca più grave reato e salve, in tal caso, le eventuali maggiori responsabilità derivanti dal comportamento inadempiente, saranno perseguiti ai sensi degli artt. 1164, 1174 e 1231 del codice della navigazione e dell'art. 39 della Legge 11 febbraio 1971, n. 50 e successive modificazioni sulla navigazione da diporto ovvero dall'articolo 652 del codice penale.
3. - È fatta salva, qualora il comportamento tenuto dal conducente del natante sia tale da arrecare grave pregiudizio alla sicurezza della vita umana in mare, la facoltà di procedere al sequestro e/o alla confisca del mezzo ai sensi dell'art. 20 della legge 24 novembre 1981, n. 689.
4. - Gli Ufficiali e gli Agenti di Polizia Giudiziaria sono incaricati dell'esecuzione della presente Ordinanza.

## **DISCIPLINA DEL WINDSURF**

### **Navigazione ed uso delle tavole a vela - (windsurf)**

#### **Limiti di navigazione**

Le tavole a vela (windsurf) possono navigare nelle ore diurne, con condizioni meteomarine favorevoli, ad una distanza non superiore a 1000 (mille) metri dalla costa.

L'uso delle stesse **è vietato** :

- Durante la stagione balneare, nelle zone riservate alla balneazione o comunque frequentate da bagnanti. L'attraversamento di tali zone è consentito a mezzo degli appositi corridoi di lancio ovvero, in mancanza di questi, seguendo rotta perpendicolare alla costa con la vela abbassata;
- All'interno dei porti, lungo le rotte di accesso dei medesimi;
- Nelle zone di mare destinate all'ancoraggio a distanza inferiore ai 200 mt., dalle navi mercantili o militari alla fonda;

- In luoghi dove sfociano fiumi, canali e collettori di qualunque genere;
- A meno di metri 100 dai galleggianti o unità che segnalano la presenza di subacquei.

## Lo spazio marittimo, la costa, le zone marittime

Il mare viene distinto in cinque zone: a) Acque interne, b) Mare territoriale, c) Alto mare, d) Zona economica esclusiva, e) Piattaforma continentale, Fig.2.

Per **acque interne** s'intende quella fascia di mare compresa fra la linea di base e il limite delle acque territoriali. Esse comprendono le baie, le rade, i porti, i canali marittimi, le foci dei fiumi nonché le insenature la cui apertura tra i punti esterni non superi le 24 miglia.

Da non confondere con quelle dei fiumi, dei laghi e dei corsi d'acqua. In queste acque lo Stato esercita gli stessi poteri esercitati nel resto del territorio secondo il principio della sovranità territoriale.

Per **acque territoriali** s'intende quella fascia di mare avente un'estensione di 12 miglia, misurate dalla linea di base. Su queste acque lo Stato esercita gli stessi poteri che ha sul territorio, con le seguenti limitazioni: consentire il diritto di passaggio inoffensivo alle navi straniere di qualsiasi bandiera; esclusione della giurisdizione penale per fatti avvenuti all'interno della nave, ai quali si applica la legge di bandiera (a meno che non riguardino fatti che ripugnano la nostra civiltà, come ad esempio le esecuzioni capitali). In questa zona lo Stato ha il potere sovrano di sfruttare le risorse marine.

Per **alto mare** s'intende quello spazio libero o internazionale situato al di là della zona economica esclusiva in cui tutti gli Stati possono esercitare liberamente le loro attività, senza alcun potere di negarle agli altri Stati.

Per **zona economica esclusiva** s'intende quella zona marittima ampia 200 miglia dalla linea di base, che comprende anche la superficie e il sottosuolo marino. In questa fascia lo Stato rivierasco ha il diritto di sfruttare le risorse economiche ma non può impedire agli altri Stati di utilizzarla per attività diverse.

La **piattaforma continentale** costituisce il naturale prolungamento della costa che si estende fino alla zona in cui la profondità del mare (batimetrica) raggiunge i 200 metri; comprende il suolo e sottosuolo marino. In questa lo Stato esercita gli stessi poteri della zona economica esclusiva.

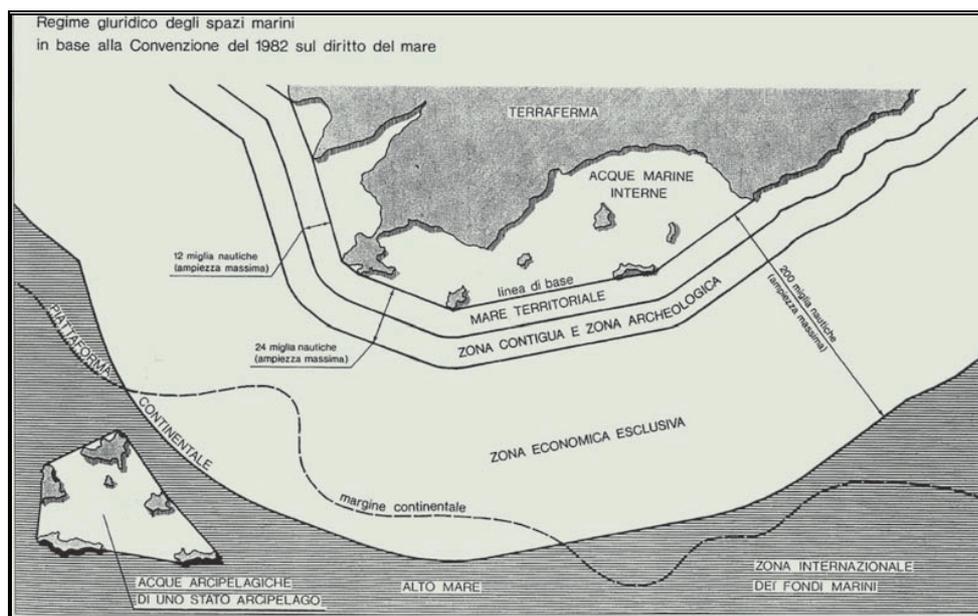


Fig. 2 Gli spazi marittimi

## L'orientamento in mare



**Orientarsi** significa letteralmente "trovare l'oriente", cioè il punto in cui nasce il Sole (dal latino *oriri*, nascere) e, in senso più ampio, sapere in quale direzione spostarsi per raggiungere un determinato luogo. Le tecniche d'orientamento più semplici consistono nell'individuare punti di riferimento identificabili in qualsiasi località, in modo da non perdersi neppure in luoghi completamente sconosciuti. Questi punti di riferimento, utilizzati fin dall'antichità, sono i quattro punti cardinali: Nord, Sud, Est e Ovest, rappresentati dalla Rosa dei Venti, Fig. 3.

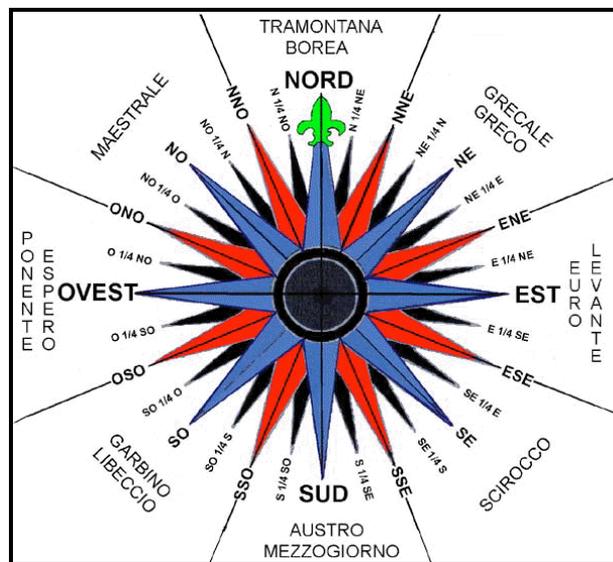


Fig.3

La prima ed elementare regola è avere sempre dei punti di riferimento in spiaggia ben visibili.

Si dovrà poi scegliere di eseguire il tragitto migliore da punto a punto, senza allontanarsi troppo dai punti di riferimento presi e facendo attenzione a una corretta valutazione delle distanze percorse.

Per spot nuovi occorre iniziare con un esame della spiaggia per: punti di riferimento, vie di fuga e aree d'approdo necessarie in caso di caduta o aumento del vento.

L'esame potrebbe essere integrato anche da uno scambio di consigli con i surfer locali.

Durante la navigazione e conduzione della tavola occorre tenere sotto controllo i punti di riferimento a terra per non distanziarsi troppo dallo spot di partenza, sia per sicurezza sia per farsi tenere sotto controllo da qualcuno in spiaggia.

## Regole di manovra per evitare gli abbordi in mare (tra imbarcazioni)

Il 27 dicembre 1977 il Capo dello Stato ha ratificato il Regolamento Internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, meglio conosciuto come COLREG 72.

Tale regolamento è diviso in tre parti:

- La parte A tratta le generalità, le responsabilità, e le definizioni generali;
- La parte B tratta le regole di governo e di manovra;
- La parte C tratta i fanali ed i segnali.

**Premessa:** Consideriamo il Kitesurf e il Windsurf imbarcazioni, in questo caso seguono la normativa specifica per le imbarcazioni da diporto.

Le indicazioni che seguono non devono essere considerate dei semplici consigli ma norme precise da rispettare a salvaguardia della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

E sempre dovere del conduttore adottare le precauzioni necessarie per scongiurare qualsiasi incidente.

Anche quando si ha diritto di precedenza, se la situazione è incerta sia perché l'altra imbarcazione potrebbe non averci individuati sia perché potrebbe avere più difficoltà di governo rispetto a noi, è bene manovrare in anticipo in modo da lasciare libera la rotta all'altra imbarcazione.

I cambiamenti di rotta per dare la precedenza devono essere effettuati con largo anticipo, attraverso una manovra ampia, che renda ben comprensibile la propria intenzione all'altra imbarcazione e consenta di passarle a distanza di sicurezza.

Ecco le regole principali sulle precedenza:

Le unità a motore devono lasciare libera la rotta alle unità che navigano a vela.

Quando due unità a vela stanno avvicinandosi con pericolo di collisione si osservano le seguenti regole:

⇒ Quando ciascuna di esse prende il vento da lati diversi, l'unità che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra unità (vale la regola "mure a dritta tira dritto"), Fig. 4;

⇒ Quando entrambe hanno il vento dallo stesso lato, l'unità che è sopravvento deve lasciare libera la rotta all'unità che è sottovento.

Una nave a vela durante la navigazione deve lasciar libera la rotta:

- ⇒ Ad una nave che non governa;
- ⇒ Ad una nave con manovrabilità limitata;
- ⇒ Ad una nave intenta a pescare.

Le principali norme di precedenza tra barche a vela (e fra vela e motore), o meglio regole per evitare gli abbordi, ovvero collisioni in mare, sono poche e facili da ricordare.

Le prime due sono relative al vento: tra due vele che navigano con le stesse mure e sono in rotta di collisione, è la barca sopravvento (quella cioè che stringe meno il vento) che deve manovrare per evitare l'abbordo.

Mentre tra due vele che navigano in rotta di collisione con mure diverse, è la barca con le mure a sinistra che deve manovrare.

È opportuno sottolineare che queste regole, per evitare gli abbordi, vanno intese come doveri e non come diritti: chi ha il dovere di dare la precedenza deve fare una manovra tempestiva ed evidente, senza aspettare l'ultimo minuto. Chi ha il "diritto" di precedenza deve navigare per la sua rotta senza mutarla, per non ingannare l'altra imbarcazione. Se poi questa non manovra a tempo debito, deve manovrare lei per evitare la collisione.

In ogni caso usiamo il buon senso: non aspettiamo l'ultimo minuto per manovrare e quando siamo su una deriva non pretendiamo di farci dare acqua da un traghetto!

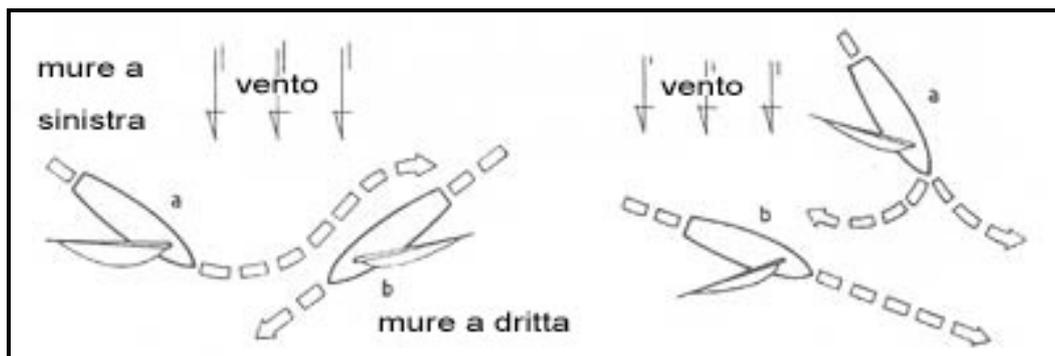


Fig. 4

## Classificazione del Kitesurf e Windsurf

Il **codice della nautica da diporto** stabilisce che per navigazione da diporto si intende quella effettuata in acque marittime e interne a scopo sportivo e ricreativo e senza fini di lucro.

### Classificazione

Il Kitesurf ed il Windsurf per il codice della nautica da diporto in base alla lunghezza fuoritutto sono classificati unità da diporto con denominazione **Natanti**, per una lunghezza fuori tutto inferiore a 10 metri.

Possono navigare entro 1 miglio dalla costa (metri 1852), salvo diverse indicazioni più restrittive emanate delle locali autorità marittime.

Non occorre la patente nautica ma in alcune zone è richiesto il relativo brevetto/patentino di praticante, rilasciato da un organo federale.

Non sono soggette a nessuna registrazione presso le autorità marittime, eventuale numero velico applicato sulle vele dei windsurf è il numero assegnato dalla FIV per lo svolgimento delle regate, e identifica l'atleta in gara, Fig. 5.



Fig. 5 Windsurf in regata con numero velico

## I concetti di scarroccio e deriva

Il vento e la corrente imprimono alla tavola e alla vela/kite uno spostamento traslatorio parallelo alla rotta che si sta effettuando. Queste forze prendono il nome di scarroccio e deriva, esse modificano la direzione del moto e la velocità di spostamento.

### Lo scarroccio

Il vento spingendo sul rider, sull'ala/vela e sulla tavola tende a spostare il tutto lateralmente sull'acqua, questo spostamento è detto scarroccio, Fig. 6.

E' possibile valutare lo scarroccio osservando l'angolo che si forma tra l'asse longitudinale della tavola e la scia lasciata di poppa dalla tavola stessa. Lo scarroccio è peraltro comune a tutte le imbarcazioni.

Elementi che concorrono all'effetto dello scarroccio sono:

- La forza del vento
- L'angolo di prua della barca
- La superficie esposta dell'opera morta/vela
- La forma della parte immersa, pinne e pinnette.

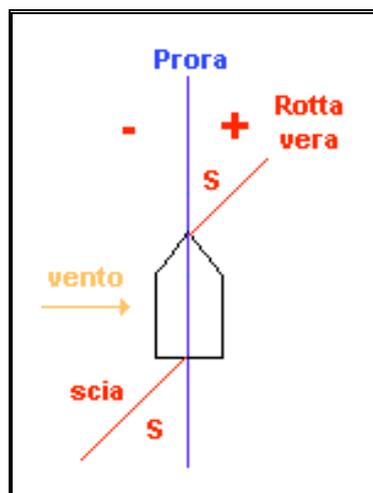


Fig. 6

## La deriva

Come per il vento, anche una corrente marina influenza la direzione della tavola, ma a differenza del vento è l'acqua del mare che si sposta e con essa la tavola, praticamente agisce sull'opera viva (parte immersa). Non è apprezzabile esternamente come il vento. Lo spostamento avviene rispetto al fondo marino. La tavola segue una nuova rotta rispetto al fondo del mare. La deriva in genere non viene avvertita in navigazione.

Praticamente la deriva è data dal movimento della massa d'acqua che trascina con sé, con la propria velocità e nella sua stessa direzione, qualunque oggetto galleggiante non vincolato al fondo.

## Considerazioni

Si deve tenere in considerazione dello scarroccio e la deriva durante i nostri bordi in mare perché abbinati anche ad una cattiva andatura di bolina (per poca esperienza/bravura o poco vento) ci fanno perdere acqua e quindi ci potremmo allontanare alquanto dal punto di partenza dalla spiaggia.

## Le correnti marine (cenni)



Fig. 7

Le correnti marine sono causate dal vento, da differenze di densità e di temperatura dell'acqua e dalle maree. Le loro caratteristiche dipendono dalla profondità e forma del bacino del mare, dal tipo di fondale e dalla rotazione terrestre, Fig. 7.

La corrente marina si identifica dalla direzione verso la quale scorre, al contrario del vento che si identifica da quella da cui proviene. La velocità della corrente si esprime in nodi.

**Correnti di deriva:** Il vento con la sua spinta crea un movimento della superficie del mare che "scorre" nella direzione imposta dal vento, ma deviando a causa della rotazione terrestre, verso destra nell'emisfero Nord e verso sinistra in quello Sud. Alle latitudini superiori e con acque più profonde, la forza deviante è maggiore, mentre la velocità della corrente è legata a quella del vento e al tempo che questi spira.

**Correnti termoaline:** Come l'aria si sposta tra zone di pressione differente, così nel mare l'acqua si sposta dalle zone meno dense a quelle più dense, creando delle correnti, anche queste deviate dalla rotazione terrestre.

**Correnti di marea:** Sono movimenti orizzontali del mare provocati dalle maree. Interessano la navigazione che si svolge presso gli stretti (Stretto di Messina), nei canali navigabili (Venezia) e negli estuari dei fiumi.

Le correnti possono essere di superficie o di fondo. Quelle di superficie interessano direttamente la navigazione in quanto la loro presenza è in grado di modificare la traiettoria e la velocità di una imbarcazione.

La presenza di correnti è riportata sui **Portolani**, rimane comunque importante che la corrente sia individuata e valutata direttamente da bordo, con l'osservazione diretta e con un continuo controllo della posizione dell'imbarcazione. Sulla superficie del mare si può individuare la presenza della corrente con l'osservazione diretta: - dall'orientamento di una boa e dallo scorrere dell'acqua attorno a essa, - da strisce di diversa colorazione del mare, - dalle increspature sulla superficie del mare.

Entro il valore di un nodo la corrente ha influenze modeste sullo spostamento di una imbarcazione, mentre per valori superiori, non va assolutamente sottovalutata e se supera i tre nodi è pericolosa.

Una zona di mare con forti correnti va superata solamente in condizioni meteo ottimali, un'avaria con la barca che non governa, mare grosso e forte corrente è una condizione pericolosa che porterebbe l'imbarcazione contro la costa, oppure al largo, lontano dalla possibilità di ricevere aiuti.

## La Sicurezza (cenni)

Il primo aspetto della sicurezza è infatti proprio quello di affrontare con il massimo rispetto e umiltà (intesa come conoscenza dei propri limiti) il mare o i laghi.

È bene quindi, prima di intraprendere una navigazione, scegliere innanzitutto condizioni meteorologiche favorevoli e non andare alla ricerca dell'avventura. È indubbio però che, a mano a mano che si acquista dimestichezza, si vogliono anche affrontare condizioni più impegnative che devono essere comunque valutate con buon senso e in relazione alla propria esperienza.

La navigazione in sicurezza non può prescindere, a nostro giudizio, da tre punti fondamentali:

1. Le condizioni esterne che si vogliono affrontare
2. L'attrezzatura
3. L'uomo

Per quanto riguarda il primo punto, abbiamo già detto di valutare bene prima di uscire, se è il caso di farlo, informandosi sulle condizioni meteorologiche attraverso giornali, televisione, radio e osservazioni locali, internet.

La legge italiana impone inoltre, alle derive con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati, di non allontanarsi oltre un miglio dalla costa, e alle altre di navigare entro le tre miglia (1 miglio marino = 1852 metri).

Altro suggerimento valido prima di prendere il largo è quello di informare sempre qualcuno a terra in modo che questi possa sorvegliarci e lanciare l'allarme in caso di necessità.

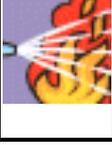
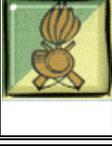
Secondo punto, l'attrezzatura: deve essere idonea alla navigazione che si vuole intraprendere. Si devono verificarne minuziosamente tutti i componenti prima di affrontare il mare.

Terzo punto, l'uomo: deve essere preparato tecnicamente per il tipo di navigazione che vuole intraprendere e per il tipo attrezzatura che vuole usare nonché allenato fisicamente.

Concludendo: attrezzatura adatta e in ordine, surfer ben allenato, ben equipaggiato di muta trapezio ecc ben alimentato, condizioni meteorologiche favorevoli, , sono questi i dati fondamentali per la sicurezza in mare. Quindi: saper rinunciare all'uscita se il vento è troppo forte o se non ci si sente in forma, saper rientrare in tempo prima di essere veramente stanchi e prima che faccia buio. Ovvero, conoscere i propri

limiti: temibile nemico della sicurezza è l'esibizionismo. La sicurezza non è un optional che puoi acquistare insieme all'attrezzatura, dipende certamente dai materiali, ma in gran parte dal tuo comportamento e da come sei preparato ad affrontare il mare e gli imprevisti.

### **Numeri utili**

|   |                                |
|---|--------------------------------|
|    | <b>Carabinieri 112</b>         |
|    | <b>Polizia 113</b>             |
|    | <b>Vigili del fuoco 115</b>    |
|   | <b>Guardia di Finanza 117</b>  |
|  | <b>Emergenza sanitaria 118</b> |
|  | <b>Soccorso in mare 1530</b>   |

[www.kite-tecnica.it](http://www.kite-tecnica.it)

e-mail: [info@kite-tecnica.it](mailto:info@kite-tecnica.it)

# **Kitesurf & Windsurf**

## **Manuale di nautica**

### **Sommario**

| <b>Pagina</b> | <b>Argomento</b>   |
|---------------|--|
| 2             | Premessa   |
| 3             | Le Autorità Marittime  |
| 5             | Le ordinanze della Capitaneria di Porto                              |
| 8             | Lo spazio marittimo, la costa, le zone marittime                     |
| 9             | L'orientamento in mare   |
| 10            | Regole di manovra per evitare gli abbordi in mare (tra imbarcazioni) |
| 11            | Classificazione del Kitesurf e Windsurf                              |
| 12            | I concetti di scarroccio e deriva                                    |
| 13            | Le correnti marine (cenni)   |
| 14            | La Sicurezza (cenni)   |
| 15            | Numeri di emergenza  |