

ALLEGATO A

al Decreto Direttoriale
n. 10 del 25 gennaio 2022
(d.m. 323 del 10/08/2021)

QUESITI TEORIA

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

QUIZ TEORIA PATENTE NAUTICA <i>(D.M. 323 del 10 agosto 2021)</i>		
n.	RISPOSTA	
1.1		1 - TEORIA DELLO SCAFO - 125
1.1.1		1a - Parti principali dello scafo - 75
1.1.1.1		Com'è denominata la massima lunghezza dell'unità navale, cioè quella misurata tra le estremità proua e poppiera?
		a) lunghezza tra le perpendicolari.
		b) lunghezza al galleggiamento.
	X	c) lunghezza fuori tutto.
1.1.1.2		Cosa si intende per asse longitudinale di un'unità navale?
		a) l'asse di rotazione di riferimento per il movimento di beccheggio.
	X	b) l'asse passante per la prua e la poppa, parallelo alla chiglia.
		c) l'asse orizzontale compreso tra le due murate, posto perpendicolarmente a quello trasversale.
1.1.1.3		Quale funzione svolge la sentina di un'unità navale?
		a) Contenere il carburante.
	X	b) Contenere le acque sporche e i residui liquidi.
		c) contenere le acque dolci.
1.1.1.4		Le murate sono:
	X	a) la porzione esterna e laterale dello scafo (opera morta) che si estende tra la prua e la poppa.
		b) la superficie laterale verticale della tuga dell'unità navale.
		c) la paratia divisoria verticale che separa due locali posti all'interno dello scafo.
1.1.1.5		Cos'è il ponte di coperta?
	X	a) il ponte che si estende longitudinalmente e trasversalmente, in modo continuo, racchiudendo interamente lo scafo.
		b) la superficie orizzontale atta a ricoprire la parte più alta dell'unità.
		c) la struttura che ricopre le cabine.
1.1.1.6		Cosa si intende per prua dell'unità?
		a) La parte priva di spigoli dello scafo.
	X	b) La parte estrema posteriore dello scafo.
		c) La porzione anteriore posta all'estremità dell'unità.
1.1.1.7		Cosa si intende per poppa di un'unità?
		a) La parte più arrotondata dello scafo.
	X	b) La porzione posteriore posta all'estremità dello scafo.
		c) La porzione estrema anteriore dello scafo.
1.1.1.8		Cosa si intende per specchio di poppa di un'unità?
	X	a) La porzione esterna e superiore della poppa.
		b) La paratia interna che separa gli organi del timone dal resto delle cabine.
		c) La superficie verticale interna del pozzetto di poppa.
1.1.1.9		Cosa si intende per locale macchine o locale apparato motore di un'unità?
	X	a) l'ambiente di bordo dove sono sistemati i motori principali e la gran parte dei sistemi ausiliari.
		b) il locale di bordo, generalmente situato a poppa, individuato come garage.
		c) l'ambiente dove sono collocati esclusivamente i sistemi ausiliari.

1.1.1.10		Con riferimento alla figura, quale porzione dello scafo è indicata dalle linee trasversali?
		a) specchio di poppa.
	X	b) opera viva.
		c) opera morta.
1.1.1.11		Con riferimento al disegno rappresentato in figura, quale porzione dello scafo è indicata dalle linee trasversali?
	X	a) opera morta.
		b) specchio di poppa.
		c) opera viva.
1.1.1.12		Da cosa dipende la coppia di stabilità di forma di un'unità navale?
		a) dal peso.
	X	b) dalla forma della carena.
		c) dalla lunghezza tra le perpendicolari.
1.1.1.13		Gli elementi che suddividono lo scafo in senso trasversale, sono:
	X	a) le paratie.
		b) gli osteriggi.
		c) i boccaporti.
1.1.1.14		Lo specchio di poppa è:
	X	a) la parte della poppa al di sopra del dritto di poppa.
		b) l'apertura della poppa negli scafi autosvuotanti.
		c) il fondo del pozzetto in cui è alloggiata la barra del timone.
1.1.1.15		La parte emersa dell'unità è denominata:
		a) sezione maestra.
	X	b) opera morta.
		c) opera viva.
1.1.1.16		La parte sommersa dell'unità è denominata:
	X	a) opera viva.
		b) opera morta.
		c) bordo libero.
1.1.1.17		La "galloccia" è:
		a) un foro per l'uscita dell'acqua dal pozzetto.
		b) un sistema per tendere le draglie.
	X	c) un appiglio per rinviare e/o dare volta al cavo di ormeggio oppure ad una cima di bordo (come drizze/scotte).
1.1.1.18		La bitta è:
		a) un foro per l'uscita dell'acqua dal pozzetto.
		b) un tornichetto per tendere le draglie.
	X	c) bassa e robusta colonnetta, generalmente con una testa a fungo, posta sulle banchine e sui ponti delle navi per legarvi le catene o i cavi di ormeggio;
1.1.1.19		Il gavone di un'imbarcazione da diporto è:
	X	a) il vano-ripostiglio, sia di prora sia di poppa.
		b) quella parte curva dello scafo prossima alla prora.
		c) quella parte arrotondata dello scafo prima della poppa.
1.1.1.20		La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:
	X	a) mascone di sinistra.
		b) giardinetto di sinistra.
		c) dritto di prora.



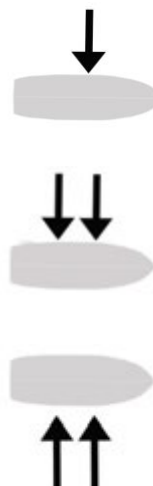
1.1.1.21		La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:
	X	a) mascone di dritta.
		b) giardinetto di dritta.
		c) dritto di prora.
1.1.1.22		Il pescaggio di un'imbarcazione è:
	X	a) la distanza verticale tra la linea di galleggiamento e il punto inferiore estremo dello scafo.
		b) il peso totale della nave.
		c) la distanza tra la chiglia dell'unità e il fondo del mare.
1.1.1.23		L'ordinata maestra è quella:
	X	a) di maggior spessore.
		b) che corrisponde alla sezione maestra dello scafo dell'unità.
		c) indicata con il numero 1.
1.1.1.24		La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:
	X	a) giardinetto di dritta.
		b) babordo.
		c) mascone di dritta.
1.1.1.25		La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:
	X	a) giardinetto di sinistra.
		b) babordo.
		c) mascone di sinistra.
1.1.1.26		L'ombrinale è:
	X	a) il foro attraverso cui passa la catena dell'ancora quando viene dato fondo.
		b) la parte più bassa dello scafo, immediatamente al di sotto del motore, dove si raccolgono eventuali perdite di fluidi.
		c) una piccola apertura per far defluire l'acqua presente in coperta o nel pozzetto
1.1.1.27		La sentina di un'unità è lo spazio compreso tra:
	X	a) la poppa e la prima paratia.
		b) la dritta e la sinistra dell'unità.
		c) il fondo all'interno dello scafo e il pagliolo (o pagliolato).
1.1.1.28		La linea che separa l'opera viva dall'opera morta è denominata:
	X	a) linea di bordo libero.
		b) linea di galleggiamento.
		c) linea di chiglia.
1.1.1.29		Come si chiama il pavimento interno di un'imbarcazione da diporto?
	X	a) murata.
		b) pagliolato.
		c) dormiente.
1.1.1.30		La battagliola è:
	X	a) un'apertura praticata in coperta.
		b) un punto specifico della murata ove appoggiare i parabordi tutte le volte che si esegue l'ormeggio di fianco.
		c) una sorta di ringhiera laterale per aiutare il passaggio tra poppa e prora.
1.1.1.31		Quale affermazione, tra le seguenti, è corretta:
	X	a) l'insieme di draglie e candelieri costituisce la battagliola a protezione del camminamento per il passaggio tra poppa e prora.
		b) la stazza esprime la larghezza totale della scafo.
		c) l'opera viva è la parte emersa dello scafo.
1.1.1.32		Lo scafo di un'unità da diporto è la:
	X	a) sezione maestra dell'opera morta.
		b) sezione maestra dell'opera viva.
		c) struttura che costituisce il guscio dell'unità.



1.1.1.33		La "losca" è:
		a) un foro per il quale passa la catena dell'ancora quando viene dato fondo.
	X	b) un'apertura, ricavata nella poppa, per la quale passa l'asse del timone.
		c) La parte più bassa dello scafo, immediatamente al di sotto del motore, dove si raccolgono eventuali perdite di fluidi.
1.1.1.34		Il beccheggio è l'oscillazione dell'unità intorno al suo asse:
	X	a) trasversale.
		b) longitudinale.
		c) verticale.
1.1.1.35		La parte strutturale della poppa, alla quale si incardina il timone, se esterno, è:
	X	a) il dritto di poppa.
		b) la losca del timone.
		c) il ginocchio di poppa.
1.1.1.36		Le strutture verticali, che suddividono internamente lo scafo, sono:
		a) le murate.
	X	b) le paratie.
		c) il pagliolato.
1.1.1.37		La carena è:
	X	a) l'opera viva.
		b) la parte esterna dello scafo.
		c) l'opera morta.
1.1.1.38		Una sovrastruttura è quella parte della nave che si eleva al di sopra del:
		a) pagliolato.
		b) paramezzale.
	X	c) ponte di coperta nel caso di unità con unico ponte.
1.1.1.39		La tuga è:
	X	a) la sovrastruttura abitabile innalzata sopra un ponte.
		b) un elemento costruttivo ubicato sotto il ponte.
		c) un vano destinato al ricovero di cime, vele e accessori.
1.1.1.40		La sagola è:
		a) la corda più lunga.
		b) una sartia volante.
	X	c) una cima di piccolo diametro.
1.1.1.41		Cosa si intende per giardinetto?
		a) la parte esterna convessa (a dritta e sinistra) in corrispondenza della prua.
		b) la zona più esterna e centrale della poppa.
	X	c) la porzione terminale della parte esterna dello scafo, posto in prossimità della poppa (a dritta e a sinistra), con profilo spigoloso o tondeggiante.
1.1.1.42		Cosa è il boccaporto?
		a) il giardinetto come la parte curva dello scafo vicino alla prua.
		b) il trincarino come la protezione esterna dello scafo.
	X	c) l'apertura nel ponte di coperta per il passaggio all'interno di persone o cose.
1.1.1.43		Qual è la funzione degli zinchi?
	X	a) evitare le corrosioni galvaniche.
		b) aumentare la zavorra.
		c) impedire che l'acqua filtri all'interno dello scafo.
1.1.1.44		Il flying bridge, detto anche fly, è:
	X	a) il ponte superiore di una unità a motore, dove è collocata la seconda timoneria.
		b) il ponte principale, dove si trova la timoneria principale.
		c) un tipo di vela.

1.1.1.45		Cos'è il baglio massimo:
		a) la distanza verticale tra la linea di galleggiamento e la parte superiore della chiglia.
		b) il peso totale che la nave può trasportare.
	X	c) la larghezza massima dello scafo.
1.1.1.46		Il pagliolo di un'imbarcazione da diporto è:
		a) una trave longitudinale che sostiene i bagli.
	X	b) un piano amovibile e calpestabile sotto coperta.
		c) un elemento essenziale per il rinforzo trasversale dell'imbarcazione.
1.1.1.47		La distanza verticale posta tra la coperta e la linea di galleggiamento è:
	X	a) il bordo libero.
		b) l'immersione.
		c) l'opera viva.
1.1.1.48		Cosa è la sezione maestra dello scafo?
	X	a) la sezione trasversale centrale che, normalmente, ha maggior larghezza
		b) la zona in cui si comanda.
		c) la sezione iniziale dello scafo
1.1.1.49		In un'imbarcazione da diporto la tuga è:
	X	a) la sovrastruttura elevata sulla coperta, che non si estende per tutta la larghezza dell'unità.
		b) il pozzetto a poppa ovvero la parte ribassata rispetto al piano di coperta.
		c) la sovrastruttura elevata sulla coperta, che si estende per tutta la larghezza dell'unità.
1.1.1.50		I candelieri sono:
		a) fanali bianchi da accendere in caso di emergenza.
		b) gli appigli orizzontali di sicurezza.
	X	c) elementi verticali delle battagliole.
1.1.1.51		Il piano di calpestio più basso di un'imbarcazione da diporto si chiama:
		a) sentina.
		b) coperta.
	X	c) pagliolato.
1.1.1.52		La carena viene detta dislocante se è del tipo:
		a) piatta.
		b) catamarano.
	X	c) tonda.
1.1.1.53		La linea di galleggiamento:
	X	a) è la linea che divide lo scafo in opera viva e opera morta.
		b) è la parte terminale superiore della fiancata.
		c) indica il limite superiore del bordo libero.
1.1.1.54		La carena viene detta dislocante se è del tipo:
	X	non plana e navigando sposta l'acqua a destra e a sinistra.
		plana e si alza sul filo dell'acqua.
		presenta due scafi.
1.1.1.55		Il timone è compensato quando:
		a) è dotato di sistema di comando idraulico.
	X	b) una parte della pala è a proravia dell'asse.
		c) è fissato allo specchio di poppa a mezzo di cerniere.
1.1.1.56		Come si chiama la superficie del timone su cui agisce la pressione dell'acqua?
		a) asse.
	X	b) pala.
		c) ruota
1.1.1.57		Il timone è compensato se:

	X	a)	una parte della pala è a proravia dell'asse.
		b)	una parte della pala è a poppavia dell'asse.
		c)	la pala è dotata di asse in alluminio.
1.1.1.58			La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:
		a)	mascone.
	X	b)	traverso.
		c)	giardinetto.
1.1.1.59			Le frecce in figura indicano:
		a)	il mascone di sinistra.
	X	b)	la murata sinistra.
		c)	il giardinetto di sinistra.
1.1.1.60			Le frecce in figura indicano:
		a)	il baglio massimo.
		b)	il mascone di dritta.
	X	c)	la murata di dritta.
1.1.1.61			I tubolari sono:
		a)	i tubi di scarico del pozzetto, collegati agli ombrinali.
	X	b)	le parti esterne di un battello pneumatico, che ne garantiscono una parte della riserva di galleggiamento.
		c)	l'insieme degli elementi a protezione del camminamento per il passaggio tra poppa e prora.
1.1.1.62			Per RIB (o RHIB) si intende:
	X	a)	i battelli pneumatici con chiglia rigida.
		b)	il musone di prua dove è alloggiata l'ancora.
		c)	è un nome di fantasia.
1.1.1.63			Si chiama musone:
		a)	è un nome di fantasia.
		b)	l'attacco del timone sullo specchio di poppa.
	X	c)	la ferramenta che si trova a prua estrema, generalmente composta da un unico blocco, che comprende il passacatena dell'ancora.
1.1.1.64			Il passascafo è:
	x	a)	la parte filettata che attraversa lo spessore della carena e si connette alla presa a mare nelle tubazioni che trasportano l'acqua alle o dalle varie utenze.
		b)	il foro da cui defluisce l'acqua dal pozzetto.
		c)	il foro attraverso cui passa la catena dell'ancora quando viene dato fondo.
1.1.1.65			Il pozzetto è:
	X	a)	la parte esterna di un'imbarcazione dove solitamente sono posizionate le manovre e il timone, destinata ad accogliere gli ospiti in sicurezza.
		b)	il punto di raccolta di eventuali perdite di fluidi del motore.
		c)	l'apertura per far defluire l'acqua presente in coperta.
1.1.1.66			Il pulpito è:
		a)	l'attacco della ruota del timone.
	X	b)	la protezione dalle cadute posta a estrema prua e estrema poppa, solitamente in tubo di acciaio, cui è ancorata la battagliola.
		c)	la ferramenta che si trova a prua estrema, generalmente composta da un unico blocco, che comprende il passacatena dell'ancora.
1.1.1.67			Si dicono prese a mare:



	X	a)	le valvole, poste in connessione con i passascafo, che consentono di chiudere l'ingresso dell'acqua all'interno della barca.
		b)	le elichette che fuoriescono dallo scafo con cui il log determina la velocità dello scafo.
		c)	è un termine di fantasia.
1.1.1.68			In base alle prestazioni nautiche dei principali tipi di scafo, si può affermare che:
	x	a)	la carena a "V" profonda affronta meglio il moto ondoso molto formato.
		b)	la carena dislocante è la più adatta alla planata.
		c)	la carena piatta è la più adatta per affrontare il moto ondoso formato.
1.1.1.69			Il rollio è l'oscillazione dell'unità intorno al suo asse:
	X	a)	longitudinale.
		b)	verticale.
		c)	trasversale.
1.1.1.70			La carena viene detta dislocante se:
		a)	se in un dato momento non plana.
		b)	plana e si alza sul filo dell'acqua.
	X	c)	è tonda oppure a V profondo.
1.1.1.71			La carena viene detta dislocante se è del tipo:
	X	a)	non plana e navigando sposta l'acqua a destra e a sinistra.
		b)	plana e si alza sul filo dell'acqua.
		c)	presenta due scafi.
1.1.1.72			Per trim si intende:
		a)	una tipologia di carena.
	X	b)	il pistone idraulico che va ad agire sulla posizione del motore fuoribordo modificando l'angolo tra lo specchio di poppa e il gambo del motore stesso.
		c)	il sistema di comunicazione radio.
1.1.1.73			I flaps sono:
	X	a)	appendici immerse, montate sullo specchio di poppa, per influire sull'assetto della carena.
		b)	le alette delle imbarcazioni a vela.
		c)	non esistono, è un nome di fantasia.
1.1.1.74			I flaps:
	X	a)	sono montati sullo specchio di poppa, sono sempre due, uno sull'estremità destra e l'altro sull'estremità sinistra.
		b)	sono montati uno sullo specchio di poppa e l'altro subito al di sotto della prua.
		c)	sono sempre due, montati subito al di sotto della prua.
1.1.1.75			Il controllo dei flaps è solitamente:
		a)	manuale, effettuato tramite dei leveraggi disposti nella zona poppiera dell'unità.
		b)	regolato dal cantiere all'atto della prima messa in acqua.
	X	c)	realizzato attraverso il monitoraggio di un display, normalmente posto sulla plancia, analogico o digitale, che indica la loro altezza.
1.1.2			1b - Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Carena. Elementi di stabilità dell'unità - 50
1.1.2.1			Tra un'elica a passo fisso, una a pale abbattibili ed una a pale orientabili, l'elica che ha il minor rendimento a marcia indietro è quella a:
		a)	pale orientabili.
		b)	pale fisse.
	X	c)	pale abbattibili.
1.1.2.2			In retromarcia con un'unica elica destrorsa:
	X	a)	la poppa ruota più facilmente a sinistra.

		b) la poppa ruota più facilmente a dritta.
		c) è indifferente.
1.1.2.3		Unità da diporto a motore con a dritta elica destrorsa; si può ragionevolmente ritenere che quella di sinistra:
		a) non ha importanza, perché può essere indifferentemente sinistrorsa o destrorsa in quanto, in entrambi i casi, l'unità evolve sempre allo stesso moto ed alle medesime condizioni.
	X	b) è sinistrorsa.
		c) tende a spostare la prua lateralmente verso sinistra.
1.1.2.4		In retromarcia con un'unica elica sinistrorsa:
		a) la poppa ruota più facilmente a sinistra.
	X	b) la poppa ruota più facilmente a dritta.
		c) è indifferente.
1.1.2.5		Su un'unità munita di due motori, le eliche generalmente sono:
	X	a) sinistrorsa a sinistra e destrorsa a dritta.
		b) entrambe sinistrorse.
		c) entrambe destrorse.
1.1.2.6		In navigazione a motore, dov'è ubicato, rispetto al centro nave, l'asse di rotazione intorno al quale l'unità accosta?
	X	a) verso prua.
		b) verso poppa.
		c) al centro.
1.1.2.7		Un'elica è destrorsa se, guardando la poppa dall'esterno, le pale:
		a) girano in senso orario in marcia indietro.
	X	b) girano in senso orario in marcia avanti.
		c) girano in senso antiorario in marcia avanti.
1.1.2.8		Cosa, oltre la spinta esercitata dalle singole pale, influisce sull'effetto evolutivo dell'elica?
		a) la rapidità dell'invertitore di inserire una marcia.
		b) il diametro del mozzo dell'elica.
	X	c) il flusso d'acqua spinto contro la pala del timone o la carena.
1.1.2.9		Il timone compensato serve a:
		a) avere un timone più robusto.
		b) allontanare dall'asse di rotazione il punto di applicazione della risultante della pressione esercitata dall'acqua sulle pale.
	X	c) ridurre la resistenza della pala alla rotazione e quindi la durezza della barra/ruota.
1.1.2.10		Un timone compensato è quel timone:
		a) di rispetto.
		b) i cui effetti evolutivi sono compensati da quelli dell'elica.
	X	c) che presenta una parte della pala a proravia dell'asse.
1.1.2.11		Com'è definita la differenza tra la distanza teorica e quella effettiva percorsa da un'elica in un giro completo?
		a) passo.
		b) diametro.
	X	c) regresso.
1.1.2.12		L'effetto evolutivo di un'elica destrorsa in rotazione all'indietro (retromarcia) fa ruotare:
		a) sia la poppa sia la prora verso dritta.
		b) la poppa verso dritta, quindi la prora verso sinistra.
	X	c) la poppa verso sinistra, quindi la prora verso dritta.

1.1.2.13		Qual è l'angolo di rotazione del timone (intorno al suo asse) per ottenere il massimo effetto di governo?
		a) tra 90 gradi e 115 gradi.
		b) tra 50 gradi e 90 gradi.
	X	c) tra 30 gradi e 40 gradi.
1.1.2.14		In marcia avanti, portando la ruota del timone a sinistra, come si comporta la poppa dell'unità?
	X	a) accosta a dritta.
		b) accosta a sinistra.
		c) orza.
1.1.2.15		Un'elica si definisce sinistrorsa quando, guardando la poppa dall'esterno, le pale girano in senso:
	X	a) antiorario nella marcia avanti.
		b) antiorario nella marcia indietro.
		c) orario nella marcia avanti.
1.1.2.16		La distanza teorica che un'elica percorrerebbe in un giro completo se l'acqua fosse solida è denominata:
	X	a) passo teorico.
		b) diametro teorico.
		c) regresso teorico.
1.1.2.17		L'elica con passo lungo e diametro piccolo, rispetto a una, che al contrario, ha passo piccolo e diametro più grande:
	X	a) produce maggiore velocità.
		b) produce maggior spinta.
		c) è indifferente.
1.1.2.18		In generale, oltre all'accostata, l'impiego del timone con pala produce i seguenti effetti:
		a) spostamento laterale sul lato dell'accostata, lieve appoppamento.
	X	b) riduzione di velocità, spostamento laterale sul lato opposto a quello della pala, leggero appruamento.
		c) esclusivamente lo sbandamento.
1.1.2.19		La curva di evoluzione:
		a) è riferita alla velocità dell'unità.
	X	b) è la traiettoria descritta dall'unità che accosta verso dritta ovvero sinistra.
		c) descrive la rotazione del timone
1.1.2.20		Riguardo al funzionamento del timone a barra, abbiamo che:
		a) se in moto avanti, con barra a dritta la prua accosta a dritta.
	X	b) se in moto indietro, con barra a dritta la poppa accosta a sinistra.
		c) se in moto indietro, con barra a dritta la poppa accosta a dritta.
1.1.2.21		Per effettuare un corretto ormeggio di poppa alla banchina:
		a) si retrocede perpendicolarmente alla banchina presentando il mascone e correggendo solo col timone.
	X	b) con elica sinistrorsa, si retrocede perpendicolarmente alla banchina presentando il giardinetto di dritta alla banchina.
		c) con elica destrorsa, si retrocede perpendicolarmente alla banchina correggendo con il timone a sinistra.
1.1.2.22		Effettuo un ormeggio di fianco (all'inglese) con un'elica destrorsa:
		a) se aziono il motore in marcia indietro avvicino la prua alla banchina
		b) l'unità si muove parallelamente alla banchina.
	X	c) con la banchina a sinistra, si dà marcia indietro con il mascone di sinistra alla banchina, avvicinando la poppa e arrestando l'abbrivio.
1.1.2.23		L'effetto evolutivo dell'elica è maggiore con un'unità:

		a) abbreviata a marcia indietro.
		b) abbreviata a marcia avanti.
	X	c) senza abbrivio e con marcia inserita.
1.1.2.24		Si ha cavitazione nel momento in cui l'elica:
		a) non raggiunge il regime minimo dei giri.
	X	b) oltrepassa il limite dei giri e non si ha più la spinta propulsiva.
		c) s'impiglia in un cavo.
1.1.2.25		Con elica sinistrorsa, se manovro in marcia indietro:
		a) con il timone al centro, la poppa accosta a sinistra.
	X	b) con il timone al centro, la poppa accosta a dritta.
		c) l'unità procede dritta.
1.1.2.26		Se un'unità da diporto a motore bielica ha a sinistra un'elica sinistrorsa, si può ragionevolmente ritenere che quella di dritta:
	X	a) è destrorsa.
		b) può essere indifferentemente destrorsa o sinistrorsa.
		c) è destrorsa anch'essa.
1.1.2.27		Il timone è compensato quando:
		a) è dotato di sistema di comando idraulico.
	X	b) una parte della pala è a proravia dell'asse.
		c) è fissato allo specchio di poppa a mezzo di cerniere.
1.1.2.28		Con elica destrorsa, manovro in marcia indietro:
		a) tenendo il timone al centro, la poppa accosta a dritta.
	X	b) con il timone a dritta, limito l'accostata della poppa a sinistra.
		c) con il timone a sinistra, accentuo l'accostata della poppa a dritta.
1.1.2.29		Manovrando una unità da diporto dotata di due linee d'asse (destrorsa a dritta e sinistrorsa a sinistra); si ha che:
	X	a) con il solo motore di dritta in marcia indietro (fermo il motore di sinistra), la prora accosta a dritta.
		b) con il motore di dritta in marcia avanti e con quello di sinistra in marcia indietro, si ruota sul posto in senso orario.
		c) con il solo motore di sinistra in marcia indietro (fermo il motore di dritta), la poppa accosti a sinistra.
1.1.2.30		Un'elica destrorsa:
		a) in marcia avanti tende a far accostare la poppa a sinistra.
		b) se vista da poppa, in marcia avanti l'elica gira in senso antiorario.
	X	c) in marcia indietro, l'elica tende a far accostare la poppa a sinistra.
1.1.2.31		Sulla manovra e il funzionamento del timone a barra, senza considerare l'effetto dell'elica, abbiamo che:
		a) con barra a sinistra, la prua va a sinistra.
	X	b) con barra a sinistra, la prua va a dritta.
		c) con barra a sinistra, in moto indietro la poppa va a sinistra.
1.1.2.32		Ruotando la ruota a sinistra nel moto in avanti; accade che la:
	X	a) prora vada a sinistra.
		b) prora vada a dritta.
		c) poppa vada a sinistra.
1.1.2.33		Un'elica sinistrorsa:
	X	a) guardando la poppa dall'esterno, in marcia avanti gira in senso antiorario.
		b) in marcia avanti, tende a fare accostare la poppa a dritta.
		c) in marcia indietro, tende a fare accostare la prora a dritta.
1.1.2.34		Con un motore fuoribordo:
		a) in marcia avanti, ruotando il piede a dritta, la poppa accosta a dritta.

		b)	l'effetto evolutivo dell'elica è più importante rispetto a quello generato con un entrobordo monoelica.
	X	c)	in marcia avanti, ruotando il piede a dritta, la poppa accosta a sinistra.
1.1.2.35			Un'elica destrorsa:
	X	a)	in marcia indietro, l'elica ruota in senso antiorario.
		b)	in marcia indietro, con timone al centro, la poppa si sposta verso dritta.
		c)	in marcia avanti, con timone al centro, la poppa si sposta verso sinistra.
1.1.2.36			Il timone avente tutta la pala a poppavia dell'anima è denominato:
		a)	compensato.
	X	b)	ordinario.
		c)	comune.
1.1.2.37			Installando un timone compensato si ottiene che:
		a)	si riesce a far ruotare il timone fino a circa 90 gradi.
	X	b)	è richiesto uno sforzo minore per girare la ruota.
		c)	l'unità ruota decisamente di più.
1.1.2.38			Come ci si deve comportare per manovrare in caso di avaria al timone su una barca di piccole dimensioni?
		a)	non si può manovrare per cui conviene chiedere aiuto.
	X	b)	immergendo un remo sul lato sinistro per virare a sinistra.
		c)	immergendo un remo sul lato sinistro per virare a dritta.
1.1.2.39			Con motore entrobordo ed elica sinistrorsa, in marcia avanti e con il timone al centro:
	X	a)	la poppa tende ad evolvere verso sinistra.
		b)	l'unità avanza con moto dritto.
		c)	la prua tende ad evolvere verso sinistra.
1.1.2.40			Con motore entrobordo ed elica sinistrorsa, in retromarcia e con il timone al centro, accade che:
		a)	l'unità indietreggia con moto dritto.
	X	b)	la poppa tende ad evolvere verso dritta.
		c)	la poppa tende ad evolvere verso sinistra.
1.1.2.41			L'effetto evolutivo dell'elica su un motore entrobordo si compensa:
		a)	usando un'elica particolare.
		b)	inclinando leggermente l'asse-portaelica.
	X	c)	con il timone.
1.1.2.42			Cosa si intende per timoni accoppiati di un'unità?
		a)	la condizione in cui il timone principale e quello di emergenza si muovono in sincronia.
	X	b)	due timoni uguali e simmetrici utilizzati su alcune unità navali bielica che agiscono in sincronia.
		c)	la condizione in cui i due timoni montati a bordo sono collegati al pilota automatico.
1.1.2.43			In un'unità bielica (con due assi portaelica), per quale motivo l'elica di dritta è destrorsa e l'elica di sinistra è sinistrorsa?
		a)	per garantire una costante velocità di crociera.
		b)	per eliminare il fenomeno di cavitazione dell'elica.
	X	c)	per eliminare l'effetto laterale delle pale.
1.1.2.44			In generale, quale effetto produce un'elica destrorsa in marcia avanti su un'unità navale monoelica con il timone al centro?
	X	a)	la prua si sposterà verso sinistra e la poppa verso dritta.
		b)	la prua si sposterà verso dritta e la poppa verso sinistra.
		c)	poppa tenderà ad abbassarsi e la prua ad innalzarsi.
1.1.2.45			In generale, quale effetto produce un'elica sinistrorsa in marcia avanti su un'unità navale monoelica con il timone al centro?

		a) la poppa tenderà ad abbassarsi e la prua ad innalzarsi.
		b) la prua si sposterà verso sinistra e la poppa verso dritta.
	X	c) la prua si sposterà verso dritta e la poppa verso sinistra.
1.1.2.46		Cosa si intende per assetto di un'unità navale?
	X	a) la posizione di equilibrio assunta nel piano longitudinale (prua - poppa).
		b) la posizione di equilibrio assunta nel piano trasversale (dritta - sinistra).
		c) la posizione di equilibrio assunta nel piano verticale.
1.1.2.47		Cosa si intende per rollio di un'unità navale?
	X	a) la rotazione lungo l'asse longitudinale dell'unità, che determina l'inclinazione della stessa a dritta e a sinistra.
		b) la rotazione che si verifica lungo l'asse trasversale, che determina l'immersione della prua e il contestuale sollevamento della poppa e viceversa.
		c) la rotazione che si manifesta lungo l'asse verticale, che determina la contestuale deviazione della prua da un lato e della poppa dal lato opposto.
1.1.2.48		Cosa si intende per beccheggio di un'unità navale?
		a) la rotazione lungo l'asse longitudinale dell'unità navale, che determina l'inclinazione della stessa a dritta e a sinistra.
	X	b) la rotazione che si verifica lungo l'asse trasversale, che determina l'immersione della prua e il contestuale sollevamento della poppa e viceversa.
		c) la rotazione che si manifesta lungo l'asse verticale, che determina la contestuale deviazione della prua da un lato e della poppa dal lato opposto.
1.1.2.49		Cosa si intende per accostata di un'unità navale?
		a) la rotazione dell'unità lungo l'asse longitudinale dell'unità, che determina l'inclinazione della stessa in maniera alternata a dritta e a sinistra.
		b) a rotazione dell'unità lungo l'asse trasversale, che determina l'immersione della parte prodiera e il contestuale sollevamento della parte poppiera.
	X	c) la rotazione dell'unità lungo l'asse verticale, che determina la contestuale deviazione della prua da un lato e della poppa dal lato opposto.
1.1.2.50		Il peso della nave corrisponde a:
		a) la postata.
		b) la stazza.
	X	c) il dislocamento.
		fine Teoria dello scafo
1.2		2 - MOTORE - 104
		Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore. Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico. Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante.
1.2.1.1		Di norma il motore diesel viene spento:
		a) lasciando esaurire la benzina nel serbatoio.
		b) mettendo a massa la bobina.
	X	c) impedendo al carburante di affluire alla pompa di iniezione.
1.2.1.2		Prima di avviare un motore entrobordo a benzina, qual è la prima operazione da compiere?
		a) aprire i rubinetti del circuito di raffreddamento a ciclo chiuso.
	X	b) far aerare il vano motore.
		c) verificare che le candele siano ben inserite.
1.2.1.3		Il principale problema, in termini di sicurezza, di un motore a benzina è:
	X	a) l'accumulo di vapori di benzina nel vano motore.
		b) la minore volatilità della benzina rispetto al gasolio.
		c) le esalazioni di vapori di benzina dal tubo di scarico.
1.2.1.4		Cosa può determinare il danneggiamento della girante del circuito di raffreddamento di un motore fuoribordo?

		a) la miscela troppo ricca.
	X	b) il funzionamento del fuoribordo quando la sua presa d'acqua si trova al di fuori del livello dell'acqua.
		c) la percentuale di aria nella miscela bassa.
1.2.1.5		Un impianto di aerazione forzata nel vano che alloggia il motore entro bordo diesel di un'unità da diporto:
		a) è sconsigliato.
		b) è obbligatorio.
	X	c) non è obbligatorio ma è consigliato.
1.2.1.6		Quali sono le fasi di un motore a combustione interna a quattro tempi?
		a) cablaggio, alesaggio, corsa, arresto.
		b) accensione, lubrificazione, rotazione, riavviamento.
	X	c) aspirazione, compressione, scoppio, scarico.
1.2.1.7		Ho necessità di invertire la rotazione dell'elica: è necessario invertire la rotazione del motore?
	X	a) no; l'inversione della rotazione dell'elica si ottiene azionando l'apposita leva del sistema riduttore/invertitore.
		b) sì; azionando l'apposita leva avviene automaticamente l'inversione del senso di rotazione del motore.
		c) solo nei motori non muniti del sistema riduttore/invertitore occorre invertire il senso di rotazione del motore.
1.2.1.8		In generale, la causa più comune in base alla quale un motore entro bordo si surriscalda avviene quando:
	X	a) la presa a mare della pompa dell'acqua si è occlusa.
		b) la pompa di iniezione si è rotta.
		c) si è sporcato il filtro dell'olio.
1.2.1.9		Un motore "entrofuoribordo" è un motore:
		a) esterno allo scafo con organi di trasmissione interni.
	X	b) entro bordo con gli organi di trasmissione riuniti in un piede fuoribordo applicato alla poppa.
		c) fuoribordo, che ha un apposito pozzetto interno per alloggiare la testa.
1.2.1.10		Con il termine "spurgare", riferito a un sistema d'alimentazione di un motore diesel, s'intende:
		a) pulire i filtri del gasolio.
	X	b) eliminare tutta l'aria presente nel circuito di alimentazione carburante prima di riaccendere il motore.
		c) svuotare tutto il gasolio presente nel sistema prima di riempire il serbatoio.
1.2.1.11		Escludendo problemi all'elica, se un motore diesel "perde colpi e cala di giri" e vi è carburante in quantità sufficiente; cos'è successo?
		a) si è ostruita la presa a mare.
		b) si è intasato il filtro dell'olio.
	X	c) nel serbatoio è presente carburante sporco.
1.2.1.12		Il sistema propulsivo di una barca a motore è dato:
		a) dal timone e i suoi accessori.
		b) dalle vele.
	X	c) dal motore e dall'elica.
1.2.1.13		Lo scambiatore di calore in un motore marino entro bordo:
		a) permette il raffreddamento dell'asse portaelica dell'unità mediante acqua pompata dall'esterno.
		b) fa parte del circuito diretto di raffreddamento del motore salpancora.
	X	c) serve per raffreddare il fluido presente nel circuito chiuso mediante l'acqua di mare.

1.2.1.14		Com'è denominato quell'organo del motore marino che permette di alternare le fasi di moto "marcia avanti - folle - marcia indietro"?
		a) giunto cardanico.
		b) astuccio.
	X	c) invertitore.
1.2.1.15		Nell'impianto elettrico di un motore marino diesel:
		a) tutte le candele ricevono nello stesso istante l'impulso elettrico dallo spinterogeno.
		b) una volta avviato il motore, questo non funziona staccando la batteria.
	X	c) la batteria è elemento essenziale per l'avviamento.
1.2.1.16		In un motore a 4 tempi quanti giri descrive l'albero motore per effettuare un ciclo completo?
	X	a) due giri.
		b) quattro giri.
		c) otto giri.
1.2.1.17		Riguardo al ciclo di funzionamento di un motore a 4 tempi:
		a) consiste in 4 giri dell'albero motore.
		b) consiste in 1 giro dell'albero motore.
	X	c) consiste in 4 corse del pistone e 2 giri dell'albero motore.
1.2.1.18		Nell'impianto elettrico di un motore marino:
		a) il motorino di avviamento non necessita di alimentazione dalla batteria.
	X	b) il sistema di accensione esiste solo nei motori a scoppio.
		c) la batteria non è un accumulatore di energia elettrica.
1.2.1.19		Se un motore a benzina gira ma non parte, la causa potrebbe essere:
	X	a) il carburatore è ingolfato.
		b) la batteria è scarica.
		c) c'è aria nel circuito di raffreddamento.
1.2.1.20		Se il motore picchia in testa, le cause dirette possono essere:
		a) il sistema di iniezione è otturato.
	X	b) gli iniettori sono fuori taratura.
		c) presenza di incrostazioni o anomalie nel circuito di raffreddamento.
1.2.1.21		Se girando la chiave d'avviamento il motore diesel gira ma non parte, le cause dirette possono essere:
		a) il motorino di avviamento è andato in cortocircuito.
		b) l'anticipo dell'accensione o dell'iniezione è sfasato.
	X	c) vi è presenza di aria nel circuito del carburante.
1.2.1.22		Il motore dell'unità è in marcia quando si ferma all'improvviso; le cause dirette possono essere:
		a) il motorino di avviamento è difettoso (motore a scoppio).
		b) la presa a mare è chiusa o intasata.
	X	c) l'asse portaelica si è bloccato con l'invertitore ingranato.
1.2.1.23		Il motore, se in folle, rimane acceso e, se in marcia, si ferma. Perché?
		a) l'elica si è rotta.
		b) il carburatore è sporco.
	X	c) l'elica si è bloccata.
1.2.1.24		Il motore entrobordo non si mette in moto e le luci sul pannello si spengono al momento dell'avviamento: la causa potrebbe essere:
		a) presenza di acqua nel circuito di alimentazione.
		b) il carburatore o gli iniettori sono sporchi.
	X	c) le batterie sono completamente scariche.
1.2.1.25		La linea d'asse è:
		a) quella linea longitudinale solitamente chiamata carena.
	X	b) un insieme di organi meccanici che trasmette il movimento all'elica.

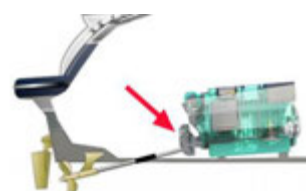
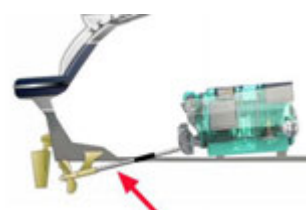
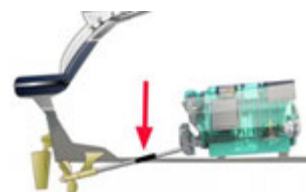
		c) la linea che divide l'opera viva e l'opera morta.
1.2.1.26		Il motore diesel si spegne subito dopo l'accensione; la causa può essere:
	X	a) presenza di aria nella pompa di iniezione.
		b) i cilindri sono ovalizzati.
		c) il combustibile è di qualità scadente.
1.2.1.27		Quale può essere la causa più probabile in base alla quale un motore entrobordo emette fumo azzurro dallo scarico?
		a) l'elica è parzialmente frenata.
		b) c'è acqua nel circuito di alimentazione.
	X	c) l'olio lubrificante è entrato nella camera di scoppio.
1.2.1.28		Quale può essere la causa più probabile in base alla quale un motore entrobordo emette fumo nero dallo scarico?
		a) i cilindri sono ovalizzati.
	X	b) carburante sporco, filtro aria o filtro carburante sporchi, carburatore sporco o danneggiato.
		c) la pressione dell'olio è troppo elevata.
1.2.1.29		Qual è la funzione dell'iniettore in un motore diesel?
	X	a) nebulizzare il gasolio per farlo bruciare rapidamente.
		b) inviare corrente elettrica alle candele perchè scocchino la scintilla.
		c) pescare il carburante dal serbatoio.
1.2.1.30		Qual è l'ulteriore percentuale di carburante che è consigliabile mantenere a bordo per garantire una navigazione in sicurezza?
	X	a) 30%.
		b) 5%.
		c) percentuale variabile a seconda della densità del carburante.
1.2.1.31		Quanto carburante devo avere a bordo, incluso l'incremento del 30% di sicurezza, per percorrere 10 miglia alla velocità di 5 nodi, sapendo che il consumo orario è di 50 litri/ora?
		a) almeno 120 litri.
	X	b) almeno 130 litri.
		c) almeno 140 litri.
1.2.1.32		Un motore fuoribordo 2 tempi a scoppio consuma 300 gr. per ogni cavallo per ogni ora di moto. Ipotizzando un peso specifico di 0,75 Kg ogni litro, a quanto ammonta il consumo medio di carburante del suddetto motore fuoribordo 2 tempi a scoppio di 80 Hp?
	X	a) 32 litri orari.
		b) 22 litri orari.
		c) 38 litri orari.
1.2.1.33		Relativamente all'autonomia di navigazione di un'imbarcazione da diporto, è possibile affermare che:
		a) un motore allo stesso regime eroga sempre una potenza diversa.
		b) il consumo specifico di un motore di un'unità da diporto va calcolato in grammi (o litri) al secondo.
	X	c) se non è noto il consumo orario, si può calcolare l'autonomia oraria conoscendo la potenza HP erogata e il peso specifico del carburante impiegato.
1.2.1.34		Circa i consumi e all'autonomia di navigazione, si può affermare che:
		a) autonomia oraria = consumo orario : carburante disponibile.
	X	b) con mare mosso, a parità di velocità diminuisce l'autonomia in miglia.
		c) per calcolare l'autonomia oraria bisogna conoscere l'autonomia in miglia.
1.2.1.35		Calcolare la quantità di carburante più riserva (S = spazio, V = velocità, C = consumo l/h, RIS = riserva, Q = quantità carburante in litri):
		a) S = 20 Miglia C = 20 litri/h V = 10 Nodi Q = 26 litri.
	X	b) S = 15 Miglia C = 15 litri/h V = 15 Nodi Q = 19,5 litri.

		c) S = 8 Miglia C = 20 litri/h V = 15 Nodi Q = 25 litri.
1.2.1.36		Calcolare la quantità di carburante incluso l'incremento del 30% di sicurezza (S = spazio, V = velocità, C = consumo l/h, RIS = riserva, Q = quantità carburante in litri):
		a) S = 10 Miglia C = 15 litri/h V = 15 Nodi Q = 19,5 litri.
		b) S = 4 Miglia C = 10 litri/h V = 7 Nodi Q = 15 litri.
	X	c) S = 10 Miglia C = 10 litri/h V = 10 Nodi Q = 13,0 litri.
1.2.1.37		Il dato del consumo di un motore:
		a) corrisponde al calcolo di miglia nautiche percorse in relazione alla quantità di carburante erogata dal motore.
		b) è indicato sulla licenza di navigazione nel caso di unità da diporto che non siano immatricolate.
	X	c) corrisponde al consumo litri orario a potenza massima erogata dal motore dell'unità da diporto.
1.2.1.38		Il calcolo del consumo di carburante si effettua:
	X	a) moltiplicando il consumo orario per la durata della navigazione effettivamente svolta (consumo x tempo).
		b) moltiplicando la distanza per il consumo orario (spazio x ...litri/ora).
		c) dividendo il consumo orario per la durata della navigazione effettivamente svolta (consumo : tempo).
1.2.1.39		Calcolato il consumo teorico per una certa navigazione, secondo una buona regola marinara si aggiunge almeno il 30% a causa:
	X	a) di eventuali elementi perturbatori del moto (vento e/o corrente).
		b) dell'avanzamento ridotto dell'elica rispetto al passo.
		c) del maggior consumo del motore, di qualsiasi tipo, rispetto a quello pubblicizzato dal costruttore.
1.2.1.40		Con 30 litri di carburante e un consumo orario di 20 litri, l'autonomia di navigazione, considerando l'incremento del 30% di sicurezza, sarà di:
		a) non possiamo calcolarla senza sapere la velocità dell'unità.
		b) di 1 ora e 15 minuti.
	X	c) complessivamente di 90 minuti ma, considerando il 30% di incremento, diventano circa 69 minuti.
1.2.1.41		Determinare, con la dovuta approssimazione, la quantità di carburante (comprensiva del 30% relativa alla riserva) necessaria ad un'unità navale da diporto per compiere 150 miglia nautiche in sicurezza, conoscendone il consumo orario (40 l/h) e la velocità di crociera (25 nodi).
		a) 240 litri.
		b) 120 litri.
	X	c) 312 litri.
1.2.1.42		Determinare, con la dovuta approssimazione, la quantità di carburante (comprensiva del 30% relativa alla riserva) necessaria ad un'unità navale da diporto per compiere 180 miglia nautiche in sicurezza, conoscendone il consumo orario (31 l/h) e la velocità di crociera (30 nodi).
		a) 186 litri.
	X	b) 242 litri.
		c) 372 litri.
1.2.1.43		Per calcolare correttamente la quantità di carburante da imbarcare sulla mia unità devo moltiplicare:
	X	a) il consumo orario per le ore di navigazione e aggiungere il 30%.
		b) il consumo orario per le miglia da percorrere e aggiungere il 30%.
		c) il consumo orario per la velocità (nodi) e aggiungere il 30%.
1.2.1.44		1 Kw equivale a
		a) 1,43 Cv
		b) 1,34 Cv

	X	c)	1,36 Cv
1.2.1.45			Quali sono le parti principali di cui è composta l'elica?
		a)	perno, superficie, stonatura ed inclinazione.
		b)	alesaggio, corsa, fusto e diamante.
	X	c)	mozzo e pale.
1.2.1.46			Quale caratteristica offre il carburante diesel rispetto alla benzina?
	X	a)	più elevato punto di infiammabilità.
		b)	eliminazione del rischio di accensioni o di esplosioni accidentali.
		c)	tipo di combustione esterna.
1.2.1.47			Quali sono le fasi di un motore a combustione interna a quattro tempi?
		a)	Cablaggio, alesaggio, corsa, arresto.
		b)	Accensione, lubrificazione, rotazione, riavviamento.
	X	c)	Aspirazione, compressione, scoppio, scarico.
1.2.1.48			Di quali materiali possono essere realizzate le eliche dei motori fuoribordo?
		a)	polipropilene, legno, aipalon.
	X	b)	alluminio, acciaio inox, composito.
		c)	ghisa, teflon, zinco.
1.2.1.49			Qual è la caratteristica principale di un buon lubrificante per un motore diesel?
		a)	punto di infiammabilità.
	X	b)	viscosità o densità.
		c)	alto contenuto di ottani oleosi.
1.2.1.50			Quale intervento è opportuno effettuare dopo una lunga navigazione di un motore entrobordo?
	X	a)	fatto raffreddare il motore, verificare il livello dell'olio ed eventualmente effettuare il rabbocco.
		b)	verificare il livello dell'acqua nel circuito di raffreddamento.
		c)	verificare la funzionalità della campana dell'idrogetto.
1.2.1.51			Quale parte del motore fuoribordo in figura indicano le frecce?
		a)	lo scarico dell'acqua di raffreddamento.
	X	b)	le prese dell'acqua di raffreddamento.
		c)	Il trim tab.
1.2.1.52			Quale parte del motore fuoribordo in figura indica le freccia?
		a)	la presa acqua di raffreddamento.
		b)	il connettore del tubo carburante.
	X	c)	la «spia», fuoriuscita di acqua che testimonia il corretto funzionamento del circuito di raffreddamento.
1.2.1.53			Quale parte del motore fuoribordo in figura indica le freccia?
		a)	piastra anticavitazione.
		b)	leva cambio (avanti/folle/indietro)
	X	c)	elica.
1.2.1.54			Quale parte della trasmissione entrofuoribordo è indicata dalla freccia?
		a)	giunto cardanico.
		b)	basamento motore.
	X	c)	gruppo poppiere.



1.2.1.55		Quale parte dello scafo è indicata dalla freccia?
	a)	trasmissione.
	b)	gruppo poppiero.
	X c)	paratia del vano motore.
1.2.1.56		Quale parte degli organi di trasmissione di un motore entro bordo è indicata dalla freccia?
	X a)	astuccio.
	b)	asse portaelica.
	c)	giunto.
1.2.1.57		Quale parte degli organi di trasmissione di un motore entro bordo è indicata dalla freccia?
	a)	astuccio.
	X b)	asse portaelica.
	c)	giunto.
1.2.1.58		Quale parte degli organi di trasmissione di un motore entro bordo è indicata dalla freccia?
	a)	astuccio.
	X b)	invertitore/riduttore.
	c)	asse.
1.2.1.59		Qual è il principio di funzionamento di un motore ad idrogetto?
	a)	La propulsione è ottenuta mediante un getto d'acqua erogato ad alta velocità dalla prora dell'unità, attraverso un'apposita pompa.
	X b)	La propulsione è ottenuta mediante un getto d'acqua erogato ad alta velocità dalla poppa dell'unità navale, attraverso un'apposita pompa azionata da un motore convenzionale.
	c)	La propulsione è ottenuta mediante una miscela di acqua ed aria di raffreddamento attraverso una turbina alimentata dai gas di scarico.
1.2.1.60		Di quali parti principali si compone un sistema di propulsione ad idrogetto?
	X a)	condotto di aspirazione, elica, condotto forzato e meccanismo di governo.
	b)	condotto di mandata, elica a passo variabile, condotto laterale e meccanismo di scarico.
	c)	condotto di scarico, invertitore, marmitta di espansione e cablaggio elettrico.
1.2.1.61		Il sistema di propulsione ad idrogetto risulta:
	X a)	difficilmente manovrabile al minimo dei giri e in condizione di vento.
	b)	facilmente manovrabile anche al minimo dei giri e in condizione di vento.
	c)	difficilmente manovrabile alla velocità di crociera in assenza di vento.
1.2.1.62		Relativamente a un motore diesel, quale affermazione è corretta?
	X a)	necessita di un numero di iniettori pari a quello dei cilindri.
	b)	necessita di un numero di candele di scoppio doppio rispetto a quello dei cilindri.



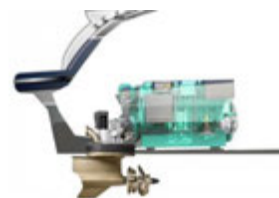
		c)	necessita di un numero di iniettori inferiore rispetto a quello dei cilindri.
1.2.1.63			Quali sono gli organi fondamentali che costituiscono l'impianto di alimentazione di un motore diesel?
	X	a)	pompa di alimentazione, pompa di iniezione, carburatori.
		b)	pompa di alimentazione, pompa di iniezione, iniettori.
		c)	pompa di alimentazione e pompa di aspirazione.
1.2.1.64			Cos'è necessario per garantire l'avviamento nei motori diesel ad iniezione indiretta?
	X	a)	candela di scoppio
		b)	candeletta a incandescenza.
		c)	filtro di aereazione.
1.2.1.65			Come avviene la messa in moto elettrica di un motore fuoribordo?
	X	a)	mediante l'azione di un gruppo generatore installato nella parte poppiera dell'unità.
		b)	mediante l'azione di un motorino d'avviamento collegato all'impianto elettrico.
		c)	mediante l'azione di un motorino d'avviamento alimentato da energia elettrostatica.
1.2.1.66			Quali tra queste può essere una causa di surriscaldamento di un motore fuoribordo?
	X	a)	malfunzionamento del circuito elettrico a causa del surriscaldamento della batteria.
		b)	eccessiva usura del pignone del motorino di avviamento.
		c)	ostruzione del flusso dell'acqua di raffreddamento dovuto, ad esempio, alla possibile presenza di alghe o frammenti di materiale plastico in corrispondenza della presa di aspirazione del circuito dell'acqua.
1.2.1.67			Quale tra queste verifiche è corretto eseguire nel caso in cui un motore fuoribordo presenti difficoltà di avviamento?
	X	a)	verificare il collegamento degli anodi sacrificali.
		b)	verificare la temperatura dell'acqua del mare.
		c)	controllare che la leva delle marce sia in posizione di folle.
1.2.1.68			Circa il fenomeno della cavitazione riferito a un motore fuoribordo, quale affermazione è corretta?
	X	a)	può verificarsi quando la lunghezza del piede non risulta compatibile con l'altezza dello specchio di poppa, dell'unità navale su cui è installato.
		b)	può verificarsi a seguito della riduzione del numero di giri dell'elica.
		c)	può verificarsi a seguito dell'incremento graduale del numero di giri dell'elica.
1.2.1.69			Quali tra questi inconvenienti possono causare la mancata partenza di un motore a benzina?
	X	a)	mancato afflusso di carburante, carburatore sporco o ingolfato, deterioramento delle candele.
		b)	deterioramento delle candelette di preriscaldamento.
		c)	insufficiente compressione,
1.2.1.70			Quali possono essere le cause che determinano l'emissione di fumo nero allo scarico di un motore a benzina?
	X	a)	benzina con basso numero di ottani, contatti e candelette ossidati.
		b)	cattiva combustione e di carburazione difettosi.
		c)	Olio bruciato che penetra nei cilindri, candelette e pompa d'iniezione difettose.
1.2.1.71			Quali possono essere le cause per le quali un motore diesel gira ma non si avvia?
	X	a)	carburante con basso numero di ottani, ventilazione del vano motore inadeguata.
		b)	presenza di aria nel circuito carburante, intasamento del filtro carburante,
		c)	elica danneggiata.

1.2.1.72		Quali possono essere le cause per le quali un motore diesel si avvia difficilmente?
	X	a) presenza di acqua nel carburante, ostruzione del tubo di scarico
		b) carburatore ingolfato.
		c) carburante con basso numero di ottani.
1.2.1.73		Quali possono essere le cause per le quali un motore diesel produce fumi di scarico di colore nero o grigio?
		a) carburatore intasato, malfunzionamento della turbina di sovralimentazione, intasatura del filtro dell'olio.
	X	b) malfunzionamento della pompa di iniezione, intasamento del filtro dell'aria.
		c) aria nel sistema carburante, comando di stop difettoso, avaria della pompa dell'olio.
1.2.1.74		Quali possono essere le cause per le quali un motore diesel produce fumi di scarico di colore blu o bianco?
		a) aria nel sistema carburante, comando di stop difettoso, avaria della pompa dell'olio.
	X	b) intasamento del filtro dell'olio, carburatore intasato, malfunzionamento della turbina di sovralimentazione.
		c) intasamento del filtro dell'aria, gradazione dell'olio non adatta, avaria del termostato.
1.2.1.75		Quali possono essere le cause che determinano un'irregolare accensione di un motore diesel?
	X	a) presenza di aria nel circuito del carburante, deformazione o rottura di uno o più tubi dell'iniettore.
		b) malfunzionamento del sistema di carburazione, candele difettose, batteria sottodimensionata.
		c) ridotto livello dell'acqua di raffreddamento, ridotto livello di carburante nel serbatoio, carburante con basso numero di ottani.
1.2.1.76		Quali possono essere le cause per cui un motore diesel non gira in modo uniforme?
	X	a) intasamento del filtro del carburante, deformazione o rottura di uno o più tubi che portano il carburante agli iniettori.
		b) ridotto livello dell'acqua di raffreddamento, carburante con basso numero di ottani.
		c) carena eccessivamente sporca.
1.2.1.77		Quali possono essere le cause che determinano un'eccessiva vibrazione di un motore diesel?
		a) carburazione difettosa, interruzione dei cavi elettrici, carburante con alto numero di ottani.
		b) avaria del termostato, bloccaggio del tubo di scarico,
	x	c) rottura o allentamento dei supporti di fissaggio del motore.
1.2.1.78		Quale potrebbe essere la causa che determina la formazione di acqua nel serbatoio del carburante?
		a) l'evaporazione del carburante.
	X	b) il rabbocco del serbatoio con carburante di scarsa qualità.
		c) il deterioramento del carburante.
1.2.1.79		Quale accorgimento può essere adottato per evitare la contaminazione del carburante?
		a) aumentare la percentuale di olio nel carburante.
		b) utilizzare un carburante con basso numero di ottani.
	X	c) installare un apposito filtro separatore.
1.2.1.80		Quali danni può causare un protratto surriscaldamento di un motore fuoribordo?
		a) deterioramento della batteria, logoramento delle pale dell'elica e del suo mozzo.
		b) avaria dell'impianto di alimentazione, rottura dell'asse dell'elica.

	X	c)	grippaggio del motore, danneggiamento della testata e delle sue guarnizioni.
1.2.1.81			Quale conseguenza potrebbe causare l'ostruzione della presa d'acqua di un motore fuoribordo?
	X	a)	il surriscaldamento del motore e il successivo arresto dello stesso.
		b)	cavitazione dell'elica.
		c)	danneggiamento dei perni di fissaggio del motore allo specchio di poppa.
1.2.1.82			Quale conseguenza potrebbe causare la presenza di alghe o detriti galleggianti sull'elica di un motore fuoribordo?
	X	a)	l'eccessiva vibrazione del motore.
		b)	l'otturazione della pompa di iniezione.
		c)	l'improvviso aumento della temperatura degli elettrodi della batteria.
1.2.1.83			Quali cause o fattori possono influire sull'autonomia dell'unità navale?
	X	a)	le condizioni meteo-marine e il dislocamento complessivo dell'unità navale.
		b)	a seconda che si intenda intraprendere una navigazione nei quadranti settentrionali o meridionali.
		c)	a seconda che si intenda effettuare una navigazione stimata o costiera.
1.2.1.84			Da quali fattori può essere influenzata l'autonomia di un'unità navale?
		a)	affidabilità dei punti nave effettuati durante la navigazione.
		b)	valori di deviazione della bussola magnetica di bordo.
	X	c)	velocità di crociera mantenuta.
1.2.1.85			Determinare, con la dovuta approssimazione, la quantità di carburante (comprensiva del 30% relativa alla riserva) necessaria ad un'unità navale da diporto per compiere una navigazione in sicurezza in un tempo di 4 ore, conoscendo il consumo orario (24 litri/h) del motore installato a bordo.
	X	a)	125 litri.
		b)	96 litri.
		c)	106 litri.
1.2.1.86			Determinare, con la dovuta approssimazione, la quantità di carburante (comprensiva del 30% relativa alla riserva) necessaria ad un'unità navale da diporto per compiere una navigazione in sicurezza in un tempo di 5 ore, conoscendo il consumo orario (32 litri/h) del motore installato a bordo.
		a)	185 litri.
	X	b)	208 litri.
		c)	160 litri.
1.2.1.87			Determinare, con la dovuta approssimazione, la quantità di carburante (comprensiva del 30% relativa alla riserva) necessaria ad un'unità navale da diporto per compiere una navigazione in sicurezza in un tempo di 6 ore, conoscendo il consumo orario (18 litri/h) del motore installato a bordo.
		a)	108 litri.
	X	b)	140 litri.
		c)	54 litri.
1.2.1.88			Determinare, con la dovuta approssimazione, la quantità di carburante (compresa del 30% relativa alla riserva) necessaria ad un'unità navale da diporto per compiere una navigazione in sicurezza in un tempo di 7 ore, conoscendo il consumo orario (27 litri/h) del motore installato a bordo.
	X	a)	246 litri.
		b)	350 litri.
		c)	189 litri.
1.2.1.89			Determinare, con la dovuta approssimazione, la quantità di carburante (compresa del 30% relativa alla riserva) necessaria ad un'unità navale da diporto per compiere una navigazione in sicurezza in un tempo di 9 ore, conoscendo il consumo orario (19 litri/h) del motore installato a bordo.
		a)	171 litri.

	X	b)	222 litri.
		c)	198 litri.
1.2.1.90			Determinare, con la dovuta approssimazione, la quantità di carburante (comprensiva del 30% relativa alla riserva) necessaria ad un'unità navale da diporto per compiere una navigazione in sicurezza in un tempo di 3 ore, conoscendo il consumo orario (47 litri/h) del motore installato a bordo.
		a)	141 litri
	X	b)	183 litri.
		c)	155 litri.
1.2.1.91			Essendo noti i dati relativi alla lunghezza del percorso da effettuare (90 miglia nautiche), la velocità di crociera (30 nodi) ed il corrispondente consumo orario (28 l/h), determinare la quantità di carburante relativa alla riserva che dovrà essere imbarcata a bordo di un'unità.
	X	a)	25 litri.
		b)	75 litri.
		c)	8 litri.
1.2.1.92			Essendo noti i dati relativi alla lunghezza del percorso da effettuare (84 miglia nautiche), la velocità di crociera (21 nodi) ed il corrispondente consumo orario (18 l/h), determinare la quantità di carburante relativa alla riserva che dovrà essere imbarcata a bordo di un'unità.
		a)	72 litri.
	X	b)	22 litri.
		c)	33 litri.
1.2.1.93			Essendo noti i dati relativi alla lunghezza del percorso da effettuare (100 miglia nautiche), la velocità di crociera (40 nodi) ed il corrispondente consumo orario (60 l/h), determinare la quantità di carburante relativa alla riserva che dovrà essere imbarcata a bordo di un'unità navale.
		a)	150 litri.
		b)	90 litri.
	X	c)	45 litri.
1.2.1.94			Essendo noti i dati relativi alla lunghezza del percorso da effettuare (54 miglia nautiche), la velocità di crociera (18 nodi) ed il corrispondente consumo orario (30 l/h), determinare la quantità di carburante relativa alla riserva che dovrà essere imbarcata a bordo di un'unità navale.
	X	a)	27 litri.
		b)	9 litri.
		c)	65 litri.
1.2.1.95			Essendo noti i dati relativi alla lunghezza del percorso da effettuare (150 miglia nautiche), la velocità di crociera (30 nodi) ed il corrispondente consumo orario (16 l/h), determinare la quantità di carburante relativa alla riserva che dovrà essere imbarcata a bordo di un'unità navale.
		a)	8 litri.
	X	b)	24 litri.
		c)	55 litri.
1.2.1.96			Essendo noti i dati relativi alla lunghezza del percorso da effettuare (48 miglia nautiche), la velocità di crociera (12 nodi) ed il corrispondente consumo orario (26 l/h), determinare la quantità di carburante relativa alla riserva che dovrà essere imbarcata a bordo di un'unità navale.
		a)	45 litri.
		b)	10 litri.
	X	c)	31 litri.
1.2.1.97			Essendo noti i dati relativi alla lunghezza del percorso da effettuare (68 miglia nautiche), la velocità di crociera (12 nodi) ed il corrispondente consumo orario (12 l/h), determinare la quantità di carburante relativa alla riserva che dovrà essere imbarcata a bordo di un'unità navale.

		a) 102 litri.
	X	b) 20 litri.
		c) 61 litri
1.2.1.98		Per IPS (Inboard Performance System) si intende:
	X	a) una tipologia di trasmissione con piede completamente immerso, caratterizzato da eliche traenti e rivolte verso prua.
		b) una tipologia di turbina per sovralimentare i motori diesel.
		c) un sistema di arricchimento del carburante a benzina.
1.2.1.99		Le trasmissioni tipo "Pod" sono costituite:
		a) da una linea d'asse di sezione maggiorata.
		b) da una serie di ingranaggi e rinvii che consentono di posizionare il motore a poppavia dell'astuccio, quindi all'incontrario rispetto alla posizione della linea d'asse classica.
	X	c) da un corpo trasmissione contenuto in un piede completamente immerso, che ruotando orienta la prua della barca.
1.2.1.100		Quella dell'immagine a fianco è:
	X	a) una trasmissione IPS.
		b) una trasmissione "V drive".
		c) un piede "S drive".
1.2.1.101		Per "S drive" si intende:
	X	a) il piedino all'interno del quale si trovano due ingranaggi conici che trasmettono il moto dal motore all'elica, utilizzato sulle barche a vela in luogo della linea d'asse.
		b) il tubo di scarico dell'acqua di raffreddamento.
		c) il circuito di alimentazione degli iniettori.
1.2.1.102		Ai fini della sicurezza, un elemento importante per la manutenzione della "S drive" è:
	X	a) la regolare sostituzione della guarnizione del piedino secondo le indicazioni di scadenza del costruttore, stampate nella gomma.
		b) sostituire la guarnizione del piedino ogni 15 anni.
		c) sostituire lo zinco ogni 10 anni.
1.2.1.103		Il carburante diesel attualmente in commercio:
	X	a) favorisce la formazione di alghe nel serbatoio, che possono ostruire l'alimentazione del motore.
		b) ha un alto contenuto di ottani oleosi.
		c) ha il medesimo punto di infiammabilità della benzina.
1.2.1.104		Per garantire il perfetto funzionamento di un motore diesel:
		a) verificare regolarmente la pulizia del carburatore.
		b) verificare la pulizia delle candele.
	X	c) è opportuno provvedere spesso alla pulizia del serbatoio e alla sostituzione dei filtri del carburante per contrastare la formazione di alghe
1.3		3 - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE - 215
		3a - Uso degli estintori. Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza dell'alcol o in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope - 43
1.3.1.1		Per quali classi di incendio (A, B, C, D, E) risulta idoneo l'impiego dell'estintore a polvere?
	X	a) tutte le classi
		b) fuochi da solidi e fuochi da gas.
		c) fuochi da liquidi.



1.3.1.2		Per quale tipologia di incendio risulta idoneo l'impiego dell'estintore a schiuma?
		a) fuochi da impianti elettrici.
		b) fuochi da gas.
	X	c) fuochi da solidi e fuochi da liquidi.
1.3.1.3		L'estintore ad anidride carbonica va utilizzato:
		a) in locali aperti perché agisce per sottrazione di calore.
	X	b) all'interno di locali chiusi in quanto estingue l'incendio per soffocamento.
		c) sia in locali aperti che chiusi perché agisce per raffreddamento.
1.3.1.4		Quali estintori devono essere omologati a norma CE?
	X	a) tutti.
		b) solo quelli a CO2.
		c) nessuno.
1.3.1.5		Avuto riguardo alla prevenzione sugli incendi, quale tra queste affermazioni è corretta?
		a) determinate sostanze, quali stracci unti di olio abbandonati in coperta, possono raggiungere rapidamente la temperatura di infiammabilità determinando una combustione spontanea financo l'esplosione.
		b) determinate sostanze, quali stracci unti di olio abbandonati in coperta, possono raggiungere rapidamente la temperatura di ignizione determinando una combustione spontanea.
	X	c) determinate sostanze, quali stracci unti di olio abbandonati nel vano motore o in gavoni scarsamente ventilati, possono riscaldarsi lentamente determinando una combustione spontanea.
1.3.1.6		Quale mezzo antincendio risulta più opportuno impiegare per estinguere incendi generati da apparecchiature o quadri elettrici?
		a) acqua di mare.
	X	b) estintore a polvere ad anidride carbonica.
		c) estintore a schiuma.
1.3.1.7		Quale tra queste affermazioni è corretta?
		a) il getto degli estintori a schiuma deve essere diretto alla base delle fiamme e non deve essere impiegato per estinguere incendi di materiale elettrico sotto tensione.
	X	b) il getto degli estintori a schiuma deve essere diretto verso la superficie delle fiamme ed impiegato principalmente per estinguere incendi di materiale elettrico sotto tensione.
		c) l'estintore ad anidride carbonica va utilizzato solo all'aperto, perché agisce per raffreddamento.
1.3.1.8		Utilizzo dell'acqua per spegnere fuochi da metalli:
		a) non ottengo lo spegnimento.
		b) è un utilizzo efficace.
	X	c) è un utilizzo pericoloso.
1.3.1.9		Da cosa è generato un incendio di classe B?
		a) da apparecchiature elettriche in tensione.
		b) da gas infiammabili.
	X	c) da liquidi infiammabili.
1.3.1.10		Viene introdotta aria in un locale aggredito da incendio:
		a) non accade nulla di nuovo.
		b) il locale si raffredda.
	X	c) si alimenta l'incendio.
1.3.1.11		La sigla 13B sugli estintori indica:
		a) la classe di costruzione e confezionamento secondo la normativa CE.
		b) dopo quanti mesi va revisionato.
	X	c) classe di incendio e capacità estinguente.

1.3.1.12		Gli estintori a polvere si utilizzano per:
	X	a) estinguere incendi di sostanze liquide o gassose, nonché incendi di apparecchiature elettriche sotto tensione.
		b) estinguere incendi di sostanze solide.
		c) estinguere incendi di materiale in vetroresina o in legno.
1.3.1.13		L'estintore a CO2 è utilizzabile per incendi di:
		a) materiali solidi o metalli combustibili.
	X	b) gas inerti idraulici e materiali solidi.
		c) liquidi infiammabili e materiali elettrici sotto tensione.
1.3.1.14		Da cosa è generato un incendio di classe E?
		a) da liquidi infiammabili.
	X	b) da apparecchiature elettriche in tensione.
		c) da combustibili solidi.
1.3.1.15		Un estintore a schiuma è utilizzabile per incendi:
	X	a) delle classi A e B.
		b) di classe E.
		c) di tutti i tipi.
1.3.1.16		Da cosa è generato un incendio di classe A?
	X	a) da combustibili solidi.
		b) da alcuni particolari metalli infiammabili.
		c) da gas infiammabili.
1.3.1.17		L'incendio di gas infiammabili è un incendio di:
		a) classe A.
		b) classe B.
	X	c) classe C.
1.3.1.18		Per incendi da gas e da impianti elettrici (classi C ed E) è preferibile utilizzare:
		a) un estintore a schiuma.
	X	b) un estintore a CO2.
		c) un estintore a polvere.
1.3.1.19		Principio d'incendio all'apparato radio VHF:
		a) si getta una secchiata d'acqua fresca sull'apparato radio.
		b) si rimuove la radio il più velocemente possibile e la si getta in acqua.
	X	c) si raffredda la radio utilizzando l'estintore ad anidride carbonica (CO2).
1.3.1.20		Utilizzo dell'acqua per spegnere un incendio da impianti elettrici (classe E):
		a) non ottengo lo spegnimento.
	X	b) è un utilizzo molto pericoloso.
		c) è un utilizzo efficace.
1.3.1.21		Ogni quanto tempo va revisionato un estintore?
		a) ogni 4 anni.
	X	b) quando la lancetta del manometro è sul rosso.
		c) ogni 2 anni.
1.3.1.22		Va revisionato un estintore?
		a) sì, ogni 2 anni.
		b) sì, ogni anno.
	X	c) mai, salvo che non sia stato utilizzato o vi sia stata perdita di pressione, è sufficiente verificare periodicamente che la lancetta del manometro stia sul verde.
1.3.1.23		Ogni quanto tempo si deve sostituire un estintore?
		a) ogni 2 anni.
		b) ogni anno.
	X	c) quando è in cattivo stato.

1.3.1.24		Quali sono gli elementi del cosiddetto "triangolo del fuoco" che alimentano un incendio?
		a) Combustione, estinzione, reazione.
		b) Estintore, pressione, schiuma.
	X	c) Combustibile, comburente, calore.
1.3.1.25		Come si può estinguere un incendio?
		a) esponendo la fiamma all'aria aperta.
		b) se piove.
	X	c) abbassando sensibilmente la temperatura.
1.3.1.26		Un incendio si estingue:
	X	a) mancando l'ossigeno.
		b) aumentando la temperatura.
		c) aumentando la forza del vento.
1.3.1.27		Come può definirsi la combustione?
		a) l'improvvisa emissione di gas inerte da parte di un liquido, generata da un'istantanea variazione di temperatura.
	X	b) la reazione chimica che produce calore e che avviene tra il comburente ed il combustibile.
		c) la reazione meccanica che produce una variazione di temperatura e che avviene tra un liquido più caldo e un solido più freddo.
1.3.1.28		Da che cosa dipende la maggiore o minore combustibilità di un liquido?
	X	a) dalla temperatura di infiammabilità del liquido.
		b) dalla temperatura dei solidi con cui il liquido viene a contatto.
		c) dalla temperatura alla quale il liquido sublima, cioè passa dallo stato solido a quello aeriforme senza passare attraverso la fase liquida.
1.3.1.29		Il numero e il posizionamento degli estintori di una unità marcata CE:
		a) è fissato dal Codice della navigazione.
		b) è stabilito dalle ordinanze dell'Autorità marittima.
	X	c) è stabilito nel Manuale del proprietario.
1.3.1.30		Per le imbarcazioni da diporto NON marcata CE (immesse sul mercato prima del 17 giugno 1998):
		a) il numero e il posizionamento degli estintori non è stabilito.
	X	b) il numero e il posizionamento degli estintori è fissato dal Regolamento di attuazione del Codice della nautica secondo la potenza del motore e prevede un minimo di 1 estintore al posto di guida e 1 estintore in ciascuno degli altri locali.
		c) il numero e il posizionamento degli estintori è stabilito dalle ordinanze dell'Autorità marittima, con il minimo di 1 estintore.
1.3.1.31		Cos'è il comburente?
	X	a) la sostanza che alimenta la combustione mediante ossidazione del combustibile, generalmente l'ossigeno.
		b) il materiale infiammabile.
		c) il nome della fiamma.
1.3.1.32		Se, in conseguenza della condotta di un'unità da diporto in stato di ebbrezza, deriva un danno o un pericolo di danno ambientale:
	X	a) è sempre disposta la revoca della patente nautica.
		b) è sempre disposta la confisca dell'unità da diporto.
		c) è disposta la vendita coatta dell'unità da diporto.
1.3.1.33		Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ebbrezza è punito,
		a) con una sanzione amministrativa che varia da 1.000 euro a 5.000 euro in relazione al tasso alcolemico rilevato e la sanzione accessoria della revisione parziale della patente nautica prima della scadenza.

		b)	con una sanzione amministrativa che varia da 500 euro a 1.500 euro qualunque sia il tasso alcolemico rilevato.
	X	c)	con una sanzione amministrativa che varia da 2.755 euro a 15.000 euro in relazione al tasso alcolemico rilevato.
1.3.1.34			Circa la condotta di un'unità da diporto in stato di ebbrezza:
		a)	è sempre disposta la sospensione della patente nautica da 3 mesi a 24 mesi, in relazione al tasso alcolemico rilevato.
		b)	è disposta la sospensione della patente nautica da 3 mesi a 24 mesi in caso di sinistro marittimo.
	X	c)	è disposta la sospensione della patente nautica da 3 mesi a 24 mesi se dalla conduzione ne deriva danno o pericolo di danno ambientale.
1.3.1.35			Chi assume il comando o la condotta di un'unità da diporto in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito:
		a)	con la sanzione amministrativa da 250 euro a 1.100 euro.
	X	b)	con la sanzione amministrativa da 2.755 euro a 11.017 euro.
		c)	con la sanzione amministrativa da 557 euro a 2.507 euro.
1.3.1.36			Se nel commettere l'infrazione amministrativa inerente la condotta di un'unità da diporto in stato di ebbrezza, in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche, da cui ne deriva danno o pericolo di danno ambientale:
	X	a)	è sempre disposta la revoca della patente nautica.
		b)	è sempre disposta la sospensione della patente nautica da 1 a 6 mesi.
		c)	è sempre disposta la sospensione della patente nautica da 6 a 12 mesi.
1.3.1.37			In caso di conduzione sotto l'influenza dell'alcool di unità da diporto adibita a noleggio:
	X	a)	le sanzioni previste sono aumentate di un terzo, qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro
		b)	le sanzioni previste sono aumentate solo qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro.
		c)	è disposta la vendita coatta dell'unità da diporto.
1.3.1.38			Quale tra questi comportamenti prevede, oltre all'elevazione di un illecito amministrativo, anche l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della licenza di navigazione?
		a)	l'abbandono dell'unità in pericolo da parte del comandante, non scendendo per ultimo da bordo.
		b)	l'omissione di tentare il salvataggio nei confronti di un'altra unità in pericolo di perdersi, qualora non comporti grave rischio per l'unità soccorritrice.
	X	c)	l'assunzione del comando o della condotta di un'unità da diporto in stato di ebbrezza.
1.3.1.39			la sanzione per chi assume il comando o la condotta di un'unità da diporto in stato di alterazione psico-fisica è:
	X	a)	raddoppiata in caso di sinistro
		b)	stabilita dalla Capitaneria di porto all'atto del fermo.
		c)	aumentata del 25% in caso di sinistro.
1.3.1.40			Gli effetti dell'alcol:
		a)	si riducono nel giro di pochi minuti.
	X	b)	perdurano anche fino a 5 ore.
		c)	si annullano dopo 2 ore.
1.3.1.41			In caso di conduzione sotto l'influenza dell'alcool di unità da diporto adibita a noleggio:
		a)	è disposta la vendita coatta dell'unità da diporto.
		b)	le sanzioni previste sono aumentate del 25%, qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 0,8 grammi per litro.

	X	c)	la patente nautica è sempre revocata, qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro .
1.3.1.42			L'assunzione di farmaci sedativi:
		a)	non compromette le facoltà mentali se si soffre d'ansia.
	X	b)	ha effetti molto pericolosi se contemporaneamente si assumono bevande alcoliche.
		c)	aiuta la concentrazione specialmente di notte.
1.3.1.43			In caso di assunzione di una quantità eccessiva di bevande alcoliche:
		a)	si recupera velocemente l'idoneità fisica se si assume caffè amaro.
	X	b)	si ha un livello di attenzione molto basso.
		c)	si recupera velocemente l'idoneità fisica se si assumono cibi piuttosto salati.
1.3.2			3b - Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio. Tipi di visite. Provvedimenti in caso di incendio, collisione, falla, incaglio, uomo in mare, in caso di sinistro e di abbandono dell'unità. Navigazione con tempo cattivo. Assistenza e soccorso. Uso degli apparati radio e procedure di assistenza e soccorso - 172
1.3.2.1			Per un'imbarcazione da diporto quando è obbligatorio l'uso dell'apparato VHF?
		a)	quando naviga entro le 6 miglia nautiche dalla costa.
		b)	quando è autorizzata alla navigazione occasionale.
	X	c)	quando naviga oltre le 6 miglia nautiche dalla costa.
1.3.2.2			A bordo del natante da diporto, durante la navigazione entro le 6 miglia dalla costa, quanti estintori devono essere presenti a bordo?
	X	a)	almeno 1.
		b)	non meno di 2.
		c)	non più di 4.
1.3.2.3			La "boetta fumogena arancione" è un segnale:
	X	a)	diurno.
		b)	notturno.
		c)	che si può utilizzare solo in presenza di nebbia.
1.3.2.4			Quale risposta indica correttamente tipologia e quantità di tutte le dotazioni luminose d'emergenza prescritte in caso di navigazione entro le 12 miglia dalla costa:
	X	a)	1 boetta luminosa, 2 fuochi a mano a luce rossa, 2 razzi a paracadute a luce rossa.
		b)	2 fuochi a mano a luce rossa, 1 boetta luminosa.
		c)	2 boette luminose, 3 fuochi a mano a luce rossa, 3 razzi a paracadute a luce rossa.
1.3.2.5			Quali delle seguenti dotazioni devono essere obbligatoriamente a bordo di un'imbarcazione da diporto che naviga entro 12 miglia dalla costa?
		a)	1 orologio.
	X	b)	1 bussola e tabelle delle deviazioni bussola.
		c)	1 binocolo.
1.3.2.6			Secondo il Regolamento per la sicurezza della navigazione da diporto, quali sono i mezzi individuali di salvataggio?
		a)	apparecchi galleggianti per tutte le persone imbarcabili a bordo.
	X	b)	cinture di salvataggio per ogni persona imbarcata.
		c)	zattere di salvataggio per tutte le persone imbarcabili a bordo.
1.3.2.7			Secondo il Regolamento per la sicurezza della navigazione da diporto, quante boette fumogene deve avere un'imbarcazione abilitata a navigare entro le 12 miglia dalla costa?
		a)	1.
	X	b)	2.
		c)	3.

1.3.2.8		In base alla Tabella delle dotazioni di sicurezza minime da tenere a bordo (Allegato V al DM 146/2008), i fanali regolamentari di navigazione sono obbligatoriamente prescritti:
		a) in navigazione notturna entro 1 miglio dalla costa.
	X	b) in navigazione notturna oltre 1 miglio dalla costa.
		c) comunque e sempre, a prescindere dal tipo di navigazione effettuata.
1.3.2.9		Il mezzo collettivo di salvataggio minimo per le imbarcazioni da diporto in navigazione entro le 12 miglia dalla costa è:
		a) la lancia di salvataggio.
	X	b) la zattera di salvataggio autogonfiabile costiera per la navigazione entro 12 miglia dalla costa.
		c) non è previsto il mezzo collettivo di salvataggio entro le 12 miglia dalla costa.
1.3.2.10		La cassetta di pronto soccorso:
		a) è dimensionata al numero di persone trasportabili dall'unità.
		b) è obbligatoria oltre le 6 miglia.
	X	c) contiene medicinali e dotazioni previste da apposito decreto ministeriale.
1.3.2.11		Quante boette fumogene deve mantenere a bordo un natante da diporto che naviga entro le 3 miglia nautiche dalla costa?
		a) 2.
		b) 3.
	X	c) 1.
1.3.2.12		L'obbligo di legge di avere una cintura di salvataggio per ogni persona imbarcata è prescritto:
		a) non è prescritto per i natanti da diporto a motore.
	X	b) per ogni tipo di navigazione oltre i 300 metri dalla costa.
		c) per la navigazione entro le 12 miglia dalla costa.
1.3.2.13		Per le imbarcazioni da diporto in navigazione entro le 3 miglia dalla costa, quale mezzo collettivo di salvataggio è prescritto?
	X	a) non è previsto il mezzo collettivo di salvataggio.
		b) 1 zattera di salvataggio costiera.
		c) 1 zattera di salvataggio omologata.
1.3.2.14		Navigando entro le 3 miglia dalla costa, si deve tenere a bordo dell'unità:
		a) il mezzo collettivo di salvataggio.
	X	b) i 2 fuochi a mano a luce rossa.
		c) i 2 razzi a paracadute a luce rossa.
1.3.2.15		In navigazione entro 300 metri dalla costa non vi è obbligo di alcuna dotazione di sicurezza e di salvataggio. Quanto detto vale anche per la navigazione nei fiumi?
		a) sì, in quanto trattasi di navigazione fluviale, essa è considerata più sicura rispetto alla navigazione in mare.
	X	b) no, bisogna avere a bordo almeno 1 salvagente anulare con cima e cinture di salvataggio per ogni persona presente a bordo.
		c) no, sono sufficienti almeno 2 salvagenti anulari con cima.
1.3.2.16		Normalmente, qual è la portata in miglia dei fuochi a mano a luce rossa?
		a) 7 miglia.
	X	b) 6 miglia.
		c) 5 miglia.
1.3.2.17		Normalmente, di quanto è la portata notturna in miglia dei razzi a paracadute a luce rossa?
		a) 6 miglia.
		b) 7 miglia.
	X	c) 25 miglia.

1.3.2.18		Quanti fuochi a mano a luce rossa deve mantenere a bordo un'imbarcazione da diporto che naviga entro le 6 miglia nautiche dalla costa?
	X	a) 2
		b) 3
		c) 4
1.3.2.19		Su un'unità con a bordo 4 persone, abilitata al trasporto di 8 persone, quante cinture di salvataggio devono essere presenti?
		a) 12.
		b) 8.
	X	c) 4.
1.3.2.20		Il fumo emesso dalla boetta fumogena, una volta attivata, è di colore:
		a) rosso.
		b) giallo.
	X	c) arancione.
1.3.2.21		In genere, che scadenza hanno i segnali di emergenza e soccorso come i fuochi a mano, i razzi a paracadute e le boette fumogene?
		a) ogni 10 anni
		b) ogni anno
	X	c) ogni 4 anni
1.3.2.22		L'E.P.I.R.B. (Emergency Position Indicator Radio Beacon) è obbligatorio:
		a) entro 12 miglia dalla costa.
		b) entro 50 miglia dalla costa.
	X	c) oltre 50 miglia dalla costa.
1.3.2.23		Quali sono le dotazioni luminose d'emergenza per le imbarcazioni abilitate a navigare "senza alcun limite" dalla costa?
		a) 3 fuochi a mano a luce rossa, 3 razzi a paracadute a luce rossa.
		b) 3 fuochi a mano a luce rossa, 3 razzi a paracadute a luce rossa, 1 boetta luminosa.
	X	c) 4 fuochi a mano a luce rossa, 4 razzi a paracadute a luce rossa, 1 boetta luminosa.
1.3.2.24		Il riflettore radar è obbligatorio quando le imbarcazioni navigano:
	X	a) oltre 12 miglia dalla costa:
		b) entro 6 miglia dalla costa.
		c) entro 12 miglia dalla costa.
1.3.2.25		Una zattera di salvataggio deve essere revisionata:
		a) annualmente.
	X	b) ogni due anni.
		c) ogni tre anni.
1.3.2.26		L'E.P.I.R.B. è un trasmettitore di emergenza:
	X	a) programmato con il codice MMSI assegnato dal Ministero dello Sviluppo economico.
		b) programmato con il codice MMSI assegnato dalle Direzioni Marittime.
		c) programmato con il codice MMSI assegnato dal Ministero degli Interni.
1.3.2.27		La quantità di cinture di salvataggio da tenere a bordo:
		a) deve essere il 20% in più del numero massimo di persone imbarcabili.
	X	b) è in relazione al numero di persone imbarcate.
		c) è in relazione al numero massimo di persone imbarcabili.
1.3.2.28		Normalmente, qual è all'incirca la portata diurna dei razzi a paracadute a luce rossa?
		a) 9 miglia.
	X	b) 7 miglia.
		c) 5 miglia.
1.3.2.29		Normalmente, qual è la durata di accensione dei razzi a paracadute a luce rossa utilizzata da un'imbarcazione da diporto?

		a) circa 2 minuti.
		b) circa 3 minuti.
	X	c) meno di 1 minuto.
1.3.2.30		E' obbligatorio il radar?
		a) si, sempre.
		b) si solo oltre le 12 miglia dalla costa.
	X	c) no, ma è consigliato per la navigazione notturna.
1.3.2.31		Quali sono i range di dotazioni corrette per fanali e segnali luminosi?
	X	a) fino a 3 miglia, fino a 12 miglia, fino a 50 miglia, senza limiti dalla costa.
		b) fino a 12 miglia, oltre 12 miglia dalla costa.
		c) fino a 6 miglia, fino a 50 miglia, senza limiti dalla costa.
1.3.2.32		Quale affermazione è corretta?
		a) la navigazione entro 12 miglia e fino a 50 miglia dalla costa prevede le medesime dotazioni luminose d'emergenza.
	X	b) la navigazione entro 12 miglia e fino a 50 miglia dalla costa prevede diverse dotazioni luminose d'emergenza.
		c) la navigazione entro 3 miglia ed entro 6 miglia dalla costa prevede le medesime dotazioni luminose d'emergenza.
1.3.2.33		E' necessaria la zattera costiera:
		a) per la navigazione oltre 6 miglia dalla costa, senza limiti.
	X	b) per la navigazione oltre 6 miglia dalla costa, fino alle 12 miglia dalla costa.
		c) per la navigazione oltre 1 miglio dalla costa.
1.3.2.34		Per un'imbarcazione da diporto quando è obbligatorio l'uso dell'EPIRB?
		a) Quando naviga entro le 24 miglia nautiche dalla costa.
	X	b) Quando naviga oltre le 50 miglia nautiche dalla costa.
		c) Quando naviga entro le 50 miglia nautiche dalla costa.
1.3.2.35		La zattera di salvataggio costiera non è prevista
	X	a) quando si naviga oltre le 12 miglia nautiche dalla costa.
		b) quando si naviga oltre le 6 miglia dalla costa fino alle 12 miglia nautiche dalla costa.
		c) quando si naviga entro le 6 miglia nautiche dalla costa
1.3.2.36		La zattera di salvataggio (non costiera) per tutte le persone presenti a bordo quando deve essere mantenuta su un'imbarcazione da diporto?
	X	a) Quando naviga oltre le 12 miglia nautiche dalla costa.
		b) Quando naviga entro le 12 miglia nautiche dalla costa.
		c) Mai.
1.3.2.37		Su quale documento è riportato il numero delle persone trasportabili sui natanti da diporto prodotti in serie?
		a) Certificato di stazza.
	X	b) Certificazione di omologazione.
		c) Manuale del proprietario.
1.3.2.38		A che distanza dalla costa i conduttori di tavole a vela hanno l'obbligo di indossare il mezzo di salvataggio individuale?
		a) entro 1 miglio dalla costa.
	X	b) indipendentemente dalla distanza dalla costa.
		c) entro 300 metri dalla costa.
1.3.2.39		Per un'imbarcazione da diporto che naviga entro le 12 miglia nautiche dalla costa è obbligatorio avere a bordo la zattera di salvataggio (non costiera)?
		a) no, fino ad un massimo di sei persone a bordo.
		b) si, sempre.
	X	c) No.

1.3.2.40		Per un'imbarcazione da diporto quando è obbligatorio l'uso dell'apparato VHF?
		a) Quando naviga entro le 6 miglia nautiche dalla costa.
		b) Quando è autorizzata alla navigazione occasionale.
	X	c) Quando naviga oltre le 6 miglia nautiche dalla costa.
1.3.2.41		Quanti fuochi a mano a luce rossa deve mantenere a bordo un'imbarcazione da diporto che naviga entro le 50 miglia nautiche dalla costa?
		a) uno.
	X	b) tre.
		c) due.
1.3.2.42		Quanti razzi a paracadute a luce rossa deve mantenere a bordo una imbarcazione da diporto che naviga entro le 50 miglia nautiche dalla costa?
		a) quattro.
	X	b) tre.
		c) due.
1.3.2.43		Per un'imbarcazione da diporto quando è obbligatorio l'uso del binocolo?
		a) sempre.
		b) quando naviga entro le 12 miglia nautiche dalla costa.
	X	c) quando naviga oltre le 12 miglia nautiche dalla costa.
1.3.2.44		I conduttori di tavole a vela, acquascooter e unità similari:
	X	a) indossano permanentemente un mezzo di salvataggio individuale, comprese le persone trasportate, indipendentemente dalla distanza dalla costa in cui la navigazione si svolge.
		b) indossano permanentemente un mezzo di salvataggio individuale, indipendentemente dalla distanza dalla costa in cui la navigazione si svolge, a esclusione delle persone trasportate.
		c) indossano permanentemente un mezzo di salvataggio individuale, esclusivamente in navigazione entro le sei miglia nautiche dalla costa, incluse le persone trasportate.
1.3.2.45		Quali sono i medicinali e gli oggetti di medicazione di cui devono essere provviste le unità navali da diporto?
		a) sono stabilite nel Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione.
	X	b) sono fissate nel decreto 1° ottobre 2015 del Ministero della Salute.
		c) sono stabilite dal comandante dell'unità.
1.3.2.46		Le dotazioni minime indispensabili del materiale sanitario di cui devono essere dotate le imbarcazioni da diporto impiegate in attività di noleggio è la medesima di quella delle unità non impiegate in attività di noleggio?
		a) sì, se non c'è personale imbarcato.
	X	b) no, è fissata in un apposita tabella.
		c) sì, ma raddoppia la dotazione di cotone.
1.3.2.47		Qual è la Tabella delle dotazioni contenente la quantità minima indispensabile del materiale sanitario di cui devono essere dotate le imbarcazioni da diporto abilitate alla navigazione senza alcun limite, senza personale imbarcato e non impiegate in attività di noleggio?
		a) Tabella "A".
		b) Tabella "B".
	X	c) Tabella "D".
1.3.2.48		Quale tra queste affermazioni è corretta?
		a) le unità da diporto in navigazione entro le 12 miglia nautiche dalla costa devono essere dotate di una cassetta di pronto soccorso.
	X	b) le unità da diporto in navigazione oltre le 12 miglia nautiche dalla costa devono essere dotate di una cassetta di pronto soccorso.
		c) le unità da diporto in navigazione entro le 3 miglia nautiche dalla costa devono essere dotate di una cassetta di pronto soccorso.

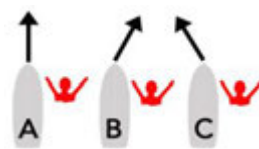
1.3.2.49		Dove è possibile convalidare il certificato di sicurezza?
		a) presso qualsiasi agenzia di sicurezza per la navigazione.
		b) non è possibile convalidare il certificato di sicurezza.
	X	c) presso qualsiasi STED (Sportello Telematico del Diportista) in seguito alla visita ispettiva dell'Organismo tecnico.
1.3.2.50		Un'unità da diporto deve essere sottoposta a visita occasionale:
		a) solo se l'unità viene messa a mare dopo essere stata a secco.
		b) solo se l'unità viene fermata per un controllo della Capitaneria di porto - Guardia costiera.
	X	c) a seguito di danni o mutamenti dello scafo o dell'apparato motore, se sono mutate le condizioni di navigabilità o di sicurezza.
1.3.2.51		Un'imbarcazione da diporto munita di Marcatura CE, è soggetta a visite:
	X	a) periodiche ed occasionali.
		b) solo su richiesta dell'autorità marittima.
		c) in caso di ritiro della licenza di navigazione.
1.3.2.52		Quali unità da diporto sono soggette alle visite periodiche di sicurezza?
		a) solo le imbarcazioni da diporto.
		b) solo i natanti da diporto.
	X	c) solo le imbarcazioni e le navi da diporto.
1.3.2.53		Il certificato di sicurezza per imbarcazioni da diporto è rilasciato:
	X	a) dall'Archivio telematico delle unità da diporto attraverso lo STED, Sportello telematico del diportista
		b) dalla ditta costruttrice.
		c) dall'Organismo tecnico notificato o autorizzato.
1.3.2.54		Nel corso della visita iniziale di sicurezza, l'Organismo tecnico notificato o autorizzato:
		a) rilascia la licenza di esercizio RTF.
	X	b) determina il numero massimo delle persone trasportabili.
		c) rilascia la Licenza di Navigazione.
1.3.2.55		L'imbarcazione da diporto iscritta è sottoposta a visita occasionale:
		a) l'unità stessa viene iscritta in un registro straniero.
		b) l'unità stessa deve affrontare una navigazione di trasferimento.
	X	c) se ne verifica la necessità.
1.3.2.56		Superata la prima scadenza del certificato di sicurezza, ogni quanti anni deve essere sottoposta a visita un'imbarcazione da diporto ai fini del rinnovo del certificato medesimo?
		a) 8 anni.
	X	b) 5 anni.
		c) 10 anni.
1.3.2.57		La licenza è sottoposta a convalida?
		a) sì, ogni 3 anni.
		b) sì, ogni 5 anni.
	X	c) no, si convalida il certificato di sicurezza.
1.3.2.58		I natanti da diporto sono soggetti al rilascio del certificato di sicurezza?
		a) sì, ogni 3 anni.
		b) sì, ogni 5 anni.
	X	c) no, non sono soggetti.
1.3.2.59		La convalida del Certificato di Sicurezza di un'imbarcazione da diporto va effettuata:
		a) ogni qualvolta viene varata.
		b) ogni 20 anni.
	X	c) nel caso in cui l'unità abbia subito gravi avarie o siano state apportate innovazioni.

1.3.2.60		Quali tra questi requisiti sono necessari per il rinnovo del Certificato di Sicurezza di un'unità da diporto?
		a) rilascio di apposita attestazione di idoneità da parte della Motorizzazione Civile territoriale.
	X	b) rilascio di apposita attestazione di idoneità da parte di un Organismo Tecnico affidato.
		c) rilascio di apposita attestazione di idoneità da parte dell'Ufficio Marittimo.
1.3.2.61		Il Certificato di Sicurezza
		a) si rinnova di diritto ogni 3 anni.
	X	b) si rinnova di diritto ogni 5 anni.
		c) si rinnova quando richiesto dall'Organismo Tecnico affidato.
1.3.2.62		Il Certificato di Sicurezza di un'unità da diporto, in caso di primo rilascio:
	X	a) ha validità di otto anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione A e B.
		b) ha validità di cinque anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione A e B.
		c) ha validità di cinque anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione A, B e C.
1.3.2.63		Il Certificato di Sicurezza di un'unità da diporto, in caso di primo rilascio,
		a) ha validità di otto anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione C e D.
	X	b) ha validità di dieci anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione C e D.
		c) ha validità di cinque anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione B, C e D.
1.3.2.64		Il certificato di sicurezza di un'unità da diporto:
		a) riporta il certificato di stazza per le imbarcazioni non omologate.
		b) è rinnovato con cadenza annuale.
	X	c) è rinnovato in occasione delle visite periodiche.
1.3.2.65		Un'unità da diporto munita di marcatura CE classe B effettua la prescritta visita periodica dopo:
		a) 10 anni dalla data di immatricolazione; le successive ogni 5 anni.
	X	b) 8 anni dalla data di immatricolazione; le successive ogni 5 anni.
		c) 10 anni dalla data di costruzione; le successive ogni 8 anni.
1.3.2.66		In quale documento viene annotato l'esito della visita eseguita dall'Organismo Tecnico notificato o autorizzato?
	X	a) certificato di sicurezza.
		b) licenza di navigazione.
		c) manuale del proprietario.
1.3.2.67		Quale affermazione è vera tra le alternative di risposta sotto riportate?
		a) la patente nautica è sempre obbligatoria.
	X	b) il certificato di sicurezza è soggetto a scadenza.
		c) la licenza di navigazione è soggetta a scadenza.
1.3.2.68		In caso di falla irreparabile a bordo, il Comandante lancia via radio il:
		a) PAN PAN e mette l'equipaggio alle pompe di sentina.
		b) SECURITE' ed aspetta i soccorsi.
	X	c) MAYDAY e opera per la salvezza delle persone a bordo.
1.3.2.69		In caso di falla, quale operazione è la più corretta tra quelle riportate nelle seguenti alternative risposta:
		a) imbarcare acqua per compensare la pressione.
	X	b) tamponare la falla dall'esterno in modo che la pressione dell'acqua non faccia spostare il "tappo" di fortuna.
		c) sbandare l'unità sul lato della falla.

1.3.2.70		Quando può verificarsi l'incaglio volontario?
		a) quando si arrestano gli apparati di radio comunicazione.
		b) quando si decide volontariamente di disattivare gli apparati di radio navigazione.
	X	c) quando si conduce volontariamente l'unità navale ad incagliarsi per scongiurare un potenziale naufragio derivante da una falla, un incendio o una collisione con un'altra unità.
1.3.2.71		Quali fattori devono essere tenuti in debita considerazione per procedere alle operazioni di disincaglio?
	X	a) tipo e rilievo dei fondali, entità dell'avaria subita, manovra più idonea da porre in essere in relazione alle caratteristiche dell'unità e del luogo in cui si è verificato il sinistro.
		b) altezza del bordo libero.
		c) tipo di timone di cui dispone l'unità navale.
1.3.2.72		Avuto riguardo all'incaglio, quale tra queste affermazioni è corretta?
		a) l'incaglio può derivare a seguito della caduta di un uomo in mare.
		b) l'incaglio può derivare a seguito della eccessiva cavitazione dell'elica.
	X	c) l'incaglio può derivare da una scarsa accuratezza nella determinazione del punto nave in prossimità della costa.
1.3.2.73		Avuto riguardo alla falla, quale tra queste affermazioni è corretta?
	X	a) se si verifica una falla nella parte prodiera è opportuno arrestare il moto dell'unità navale per evitare che l'avanzamento della stessa possa incrementare l'afflusso d'acqua nel suo interno.
		b) se si verifica una falla a prua è opportuno aumentare la velocità dell'unità navale per diminuire il flusso dell'acqua che tende ad allagare i compartimenti prodieri.
		c) Se si verifica una falla a prua è opportuno spostare i pesi longitudinalmente verso proravia.
1.3.2.74		Quale tra queste procedure può essere effettuata nel caso in cui un'unità abbia subito una falla di lieve entità?
		a) azionare la pompa di alimentazione.
	X	b) azionare la pompa di sentina.
		c) azionare la pompa di iniezione.
1.3.2.75		Quale tra queste affermazioni è corretta?
		a) a seguito della presenza di una falla può aumentare la rigidità dello scafo dovuta all'effetto osmotico.
	X	b) la falla può compromettere la galleggiabilità dell'unità navale in quanto si verifica una riduzione della riserva di spinta dell'unità stessa.
		c) a seguito della presenza di una falla può aumentare la rigidità del fasciame dovuta all'effetto capillare.
1.3.2.76		Quale soluzione può essere adottata al fine di disincagliare un'unità navale?
	X	a) attendere il sopraggiungere dell'alta marea.
		b) mettere in folle il motore.
		c) imbarcare pesi lungo la verticale del punto d'incaglio.
1.3.2.77		Quale accorgimento può essere adottato al fine di ostruire al meglio una falla di notevoli dimensioni?
		a) travasare carburante nella zona ubicata a proravia della linea trasversale dell'unità navale.
	X	b) tamponare la via d'acqua servendosi di materiali ingombranti quali, tele cerate, materassi ecc..
		c) limitare l'ingresso d'acqua dalla falla sbandando l'unità navale sul medesimo lato a quello dove si è verificata la stessa.
1.3.2.78		Quale tra le seguenti manovre può essere la più efficace per limitare i danni allorquando due unità sono in procinto di collidere?
		a) appennellare l'ancora e filare a mare l'ancora galleggiante.

		b) azionare preventivamente tutti gli apparati di radiocomunicazione.
	X	c) fermare il motore ed eventualmente ingranare la marcia indietro accostando contemporaneamente, per attenuare l'impatto.
1.3.2.79		Si sviluppa un incendio a bordo e siamo in vicinanza di un porto: è giusto accelerare per raggiungere al più presto il porto?
	X	a) no.
		b) sì, se il porto è attrezzato per l'estinzione di incendi a bordo di unità.
		c) sì, sempre.
1.3.2.80		In caso di incendio nel vano motore, è necessario:
	X	a) per prima cosa tentare di chiudere la valvola del carburante.
		b) aerare il più possibile il vano motore per spegnere le fiamme.
		c) per prima cosa porre l'imbarcazione con le fiamme sopravvento.
1.3.2.81		In caso di incendio in coperta, è essenziale:
	X	a) porre l'imbarcazione con le fiamme sottovento.
		b) spegnere il motore.
		c) scollegare le batterie.
1.3.2.82		In caso d'incendio con fiamma alta, dove dirigiamo il getto dell'estintore?
		a) sopra le fiamme in modo tale da allontanare anche il fumo.
		b) al centro della fiamma.
	X	c) alla base della fiamma.
1.3.2.83		In caso di grave incendio a bordo:
		a) bisogna porre subito l'imbarcazione con le fiamme sopravvento.
	X	b) appronto le procedure per l'abbandono nave.
		c) bisogna spegnere immediatamente le strumentazioni di bordo.
1.3.2.84		Un quadro elettrico di bordo ha preso fuoco; estinguo l'incendio:
		a) utilizzando acqua di mare.
	X	b) utilizzando un estintore a polvere.
		c) utilizzando un estintore a schiuma.
1.3.2.85		Il comandante a bordo, in caso di incendio, che ordine primario deve dare?
		a) gettate subito acqua sul fuoco.
	X	b) indossare i giubbetti di salvataggio e allontanarsi dall'incendio.
		c) abbandonare l'unità.
1.3.2.86		C'è un incendio al vano poppiere motore, conduco l'unità in modo da:
		a) mettere la prora sottovento.
	X	b) mettere l'incendio sottovento.
		c) mettere l'incendio sopravvento.
1.3.2.87		In caso di incendio, mentre si manovra in porto, il primo intervento più opportuno è quello di:
		a) spegnere il motore e richiedere soccorso emettendo 5 o più suoni brevi.
	X	b) tentare di allontanare l'unità dal porto operando per lo spegnimento.
		c) dirigersi rapidamente verso l'ormeggio più vicino per ricevere dai servizi portuali l'aiuto allo spegnimento.
1.3.2.88		A quale funzione assolve la ventilazione forzata a bordo delle unità navali da diporto dotate di motore a benzina?
	X	a) assicurare, prima dell'avvio del motore, il completo ricambio dell'aria.
		b) sovralimentare l'impianto di alimentazione del carburante.
		c) mantenere costante la temperatura della testata dell'apparato motore.
1.3.2.89		Come si estingue un incendio derivante da combustione di sostanze comuni (legno, tessuti e carta)?
		a) con ossigeno ad alta pressione.
	X	b) mediante azione di raffreddamento ottenuta attraverso getti d'acqua.

		c) attraverso l'intensa aspirazione di vapori.
1.3.2.90		Quale accorgimento è necessario adottare se l'incendio si sviluppa nella zona poppiera dell'unità navale?
		a) orientare la poppa al vento.
		b) prendere il mare al giardinetto.
	X	c) orientare la prua al vento.
1.3.2.91		Come si estingue un incendio derivante da combustione di sostanze liquide?
	X	a) mediante l'azione di soffocamento generata, polvere chimica, schiuma, anidride carbonica (CO2) o altro gas inerte.
		b) mediante la ventilazione forzata del locale interessato, riducendo il numero di giri del motore, azionando il circuito di condizionamento.
		c) intercettando il pacco batterie e disattivando il gruppo generatore.
1.3.2.92		Quali contromisure possono essere adottate in caso di incendio sviluppatosi nel locale apparato motore?
	X	a) chiudere immediatamente le vie d'aria e l'alimentazione del combustibile.
		b) azionare immediatamente le turbine di sovralimentazione per favorire l'estinzione dell'incendio.
		c) aprire tutti i boccaporti del locale motore per favorirne l'aerazione.
1.3.2.93		Quale manovra può essere adottata in caso di incendio verificatosi nella zona prodiera di un'unità navale da diporto?
		a) porre la prora al vento e quindi la poppa sottovento.
		b) incrementare repentinamente la velocità dell'unità navale.
	X	c) porre la poppa al vento e quindi la prora sottovento.
1.3.2.94		Il numero e il posizionamento degli estintori di una unità marcata CE:
		a) è fissato dal Codice della navigazione.
		b) è stabilito dalle ordinanze dell'Autorità marittima.
	X	c) è stabilito nel Manuale del proprietario.
1.3.2.95		Per le imbarcazioni da diporto NON marcata CE (immesse sul mercato prima del 17 giugno 1998):
		a) il numero e il posizionamento degli estintori non è stabilito.
	X	b) il numero e il posizionamento degli estintori è fissato dal Regolamento di attuazione al Codice della nautica secondo la potenza del motore e prevede un minimo di 1 estintore al posto di guida e 1 estintore in ciascuno degli altri locali.
		c) il numero e il posizionamento degli estintori è stabilito dalle ordinanze dell'Autorità marittima, con il minimo di 1 estintore.
1.3.2.96		Durante la manovra a motore di recupero di uomo a mare, come deve essere effettuato l'avvicinamento finale verso il naufrago?
		a) a velocità costante.
		b) rapidamente, riducendo la velocità con l'elica a marcia indietro quando giunti in prossimità del naufrago, possibilmente sgasando.
	X	c) con prudenza, dopo aver smaltito la velocità iniziale.
1.3.2.97		Quali tra queste azioni è la più opportuna da compiere in caso di uomo in mare?
		a) arrestare immediatamente i motori dell'unità navale ingranando la marcia indietro.
		b) aumentare al massimo la velocità con il timone alla banda per compiere un'evoluzione di 360° per fini perlustrativi.
	X	c) lanciare il salvagente anulare presente a bordo in direzione del naufrago.
1.3.2.98		Un uomo cade in mare di prora lato dritto, da una imbarcazione che procede a motore, quale delle tre manovre in figura a fianco è corretta?
		a) la manovra in figura A.
	X	b) la manovra in figura B.
		c) la manovra in figura C.



1.3.2.99		Al grido "uomo in mare a ... (sinistra o a dritta)":
	X	a) si accosta rapidamente dallo stesso lato dell'uomo in mare.
		b) si accosta rapidamente dal lato opposto dell'uomo in mare.
		c) si accelera per recuperare rapidamente l'uomo a mare, accostando indifferentemente a dritta oppure a sinistra.
1.3.2.100		Quale tra queste precauzioni è la più opportuna adottare in caso di uomo in mare?
		a) dare fondo all'ancora.
	X	b) mantenere un costante controllo visivo del naufrago.
		c) collocare tutti i parabordi lungo l'opera morta.
1.3.2.101		Qual è il motivo per cui in caso di uomo a mare si accosta tempestivamente dallo stesso lato dal quale è caduto il naufrago?
	X	a) per allontanare subito le eliche dell'unità quanto più possibile dal naufrago.
		b) per orientare l'unità controvento.
		c) per offrire al naufrago il ridosso dagli agenti meteomarini.
1.3.2.102		Qual è il motivo per cui è opportuno mantenere il controllo visivo del naufrago subito dopo la sua caduta in mare?
		a) confortare il naufrago rassicurandolo circa l'intendimento dell'unità navale di trarlo in salvo.
		b) per determinare la lunghezza di cima necessaria per lanciare il salvagente individuale.
	X	c) agevolare le operazioni di recupero del naufrago durante la manovra evolutiva effettuata dall'unità, scongiurando il rischio che lo stesso possa disperdersi.
1.3.2.103		Quale tra queste azioni è la più opportuna intraprendere durante le fasi di recupero di un uomo caduto in mare da un'unità navale?
		a) dare fondo all'ancora per mantenere fissa la posizione dell'unità navale durante le operazioni di recupero.
		b) filare a mare l'ancora galleggiante in modo da mantenere la prua al vento durante le operazioni di recupero.
	X	c) lanciare in mare il salvagente anulare quanto più possibile nelle vicinanze del naufrago per agevolarne il recupero.
1.3.2.104		Nel caso in cui un membro dell'equipaggio cada in mare dal lato dritto dell'unità:
		a) occorre accostare immediatamente a sinistra mantenendo un adeguato servizio di vedetta sul medesimo lato al fine di prevenire eventuali collisioni con altre unità navali o ostacoli posti nelle immediate vicinanze.
		b) si deve mettere immediatamente a folle il motore e successivamente ingranarlo a marcia indietro al fine di allontanarsi il meno possibile dal naufrago.
	X	c) occorre accostare immediatamente il timone a dritta mantenendo il costante controllo visivo del naufrago.
1.3.2.105		In caso di sinistro e conseguente abbandono dell'unità il comandante:
		a) spegne il motore.
	X	b) fa indossare a ciascuna persona a bordo il giubbotto di salvataggio.
		c) prepara le bandiere di segnalamento.
1.3.2.106		In caso di abbandono dell'imbarcazione:
		a) per prima cosa si lancia la zattera in mare.
	X	b) la sagola della zattera deve essere fissata alla barca, prima di lanciarla in acqua.
		c) si gonfia il tender.
1.3.2.107		In quale posizione non è opportuno posizionare la zattera di salvataggio?
	X	a) sottocoperta.
		b) sulla tuga.
		c) sul pulpito di poppa.
1.3.2.108		In quale posizione non è opportuno posizionare la zattera di salvataggio?
		a) in un vano ricavato nello specchio di poppa.
	X	b) in un gavone chiuso in posizione difficilmente raggiungibile.

		c) sulla tuga.
1.3.2.109		Il "Grab Bag" è:
	X	a) è quel sacco, prevista dalle norme di sicurezza, contenente le dotazioni normalmente custodite all'interno della zattera di salvataggio.
		b) la sacca contenente i giubbotti i salvataggio quando sono riposti.
		c) un'attrezzatura velica.
1.3.2.110		Il "Grab Bag" deve:
		a) essere custodito e protetto in un gavone sottocoperta per evitare danneggiamenti al suo contenuto.
	X	b) essere tenuto a portata di mano in modo da poter essere lanciato nella zattera di salvataggio in caso di abbandono della barca.
		c) essere tenuto saldamente legato con una cinghia alla custodia rigida della zattera.
1.3.2.111		Cosa si intende per soccorso marittimo?
		a) le attività tese a prendere a rimorchio un'unità in avaria.
	X	b) tutte le attività finalizzate alla ricerca ed al salvataggio della vita umana in mare.
		c) l'evacuazione medica a bordo di un'unità.
1.3.2.112		Qual è l'organismo nazionale che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo?
	X	a) il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.
		b) il Dipartimento della Protezione Civile.
		c) la stazione radio costiera.
1.3.2.113		In caso di un grave infortunio occorso ad un membro dell'equipaggio durante la navigazione, quale Ente sarà opportuno contattare il prima possibile?
		a) guardia medica più vicina.
	X	b) Centro Internazionale Radio Medico (CIRM).
		c) Croce Rossa internazionale.
1.3.2.114		Quando l'Autorità Marittima può ordinare alle unità da diporto di partecipare alle attività di soccorso in mare?
	X	a) quando si trovano in porto o nelle vicinanze.
		b) solo se in navigazione.
		c) a prescindere dalla distanza in cui si trovano.
1.3.2.115		In quali condizioni è obbligatorio per un comandante di un'unità da diporto prestare assistenza ad un'altra unità in pericolo?
		a) quando la distanza tra le due unità non è superiore alle 12 miglia nautiche e quando non sussiste il rischio per l'unità soccorritrice e delle persone ivi imbarcate.
	X	b) quando a bordo dell'unità in difficoltà vi sono persone in pericolo di vita e quando non sussiste il rischio per l'unità soccorritrice e delle persone ivi imbarcate.
		c) quando la distanza tra le due unità non è superiore alle 6 miglia nautiche e quando non sussiste il rischio per l'unità soccorritrice e delle persone ivi imbarcate.
1.3.2.116		Ai sensi del Codice della Navigazione, quale tra queste affermazioni è la più corretta per quanto concerne "l'abbandono nave"?
	X	a) il comandante dell'unità ordina "l'abbandono" della stessa solo dopo aver accertato di persona che tutti i mezzi suggeriti dall'arte nautica non sono in grado di salvarla.
		b) il comandante dell'unità ordina "l'abbandono" della stessa solo dopo aver verificato di persona che oltre alla presenza di infiltrazioni nello scafo si sia verificata la contemporanea avaria degli organi propulsivi.
		c) il comandante ordina "l'abbandono" della stessa solo dopo aver verificato di persona il mancato funzionamento di tutti gli apparati di navigazione.

1.3.2.117		In caso di urto tra due o più unità navali, i Comandanti delle stesse sono obbligati a fornire alle altre unità navali coinvolte le notizie per identificare la propria?
		a) no.
	X	b) sì, nei limiti del possibile.
		c) solo previo accordo tra i Comandanti delle unità navali coinvolte.
1.3.2.118		Quale accorgimento deve adottare il comandante dell'unità da diporto prima di ordinare l'abbandono della stessa?
	X	a) accertarsi che tutte le persone imbarcate indossino le cinture di salvataggio e che l'eventuale mezzo collettivo di salvataggio (zattera) sia equipaggiato con le previste dotazioni di sicurezza.
		b) accertarsi che i serbatoi di carburante siano stati svuotati.
		c) accertarsi che sia stata intercettata la linea di alimentazione elettrica.
1.3.2.119		Quale effetto si genera in navigazione abbassando il piede (trim negativo), in un'unità spinta da un motore fuoribordo?
	X	a) l'inclinazione della prua verso il basso per attutire gli impatti sulle onde con il mare formato.
		b) si migliora il rendimento del circuito di raffreddamento.
		c) si riduce la possibilità che l'imbarcazione possa ingavonarsi.
1.3.2.120		Quali possono essere i principali accorgimenti che un'unità navale da diporto dovrà adottare qualora interessata da un brusco peggioramento delle condizioni meteo-marine?
		a) trasferire quanto più possibile il peso a prua.
		b) chiudere immediatamente la presa a mare del raffreddamento motore ed intercettare la linea di alimentazione.
	X	c) rizzare (fissare) tutti gli oggetti di bordo, chiudere accuratamente oblò e osterigi, istruire le persone imbarcate in merito al corretto uso dei mezzi collettivi e individuali di salvataggio.
1.3.2.121		Quale accorgimento sarà opportuno adottare in caso di tempesta proveniente dalla terra ferma?
		a) appennellare l'ancora.
	X	b) dirigersi in sicurezza verso la costa ove il moto ondoso è più attenuato.
		c) prendere il mare solo al giardinetto.
1.3.2.122		Quale accorgimento sarà opportuno adottare in caso di tempesta proveniente dal mare?
		a) si cercherà di prendere il mare in poppa.
	X	b) condurre l'unità navale alla cappa.
		c) trasmettere via radio apposito messaggio di soccorso diretto alle unità navali presenti nelle vicinanze.
1.3.2.123		Quale accorgimento potrà essere adottato nel caso in cui un'unità navale da diporto navighi con mare particolarmente grosso in poppa causando brusche variazioni del motore?
		a) controllare il livello di carburante nel serbatoio.
		b) aumentare la velocità.
	X	c) ridurre opportunamente la velocità.
1.3.2.124		Navigando in presenza di nebbia fitta, quali fattori possono indicare la possibile vicinanza della costa?
		a) aumento della corrente di superficie e brusca riduzione della temperatura dell'acqua.
		b) mutamento del colore dell'acqua ed il fragore dei frangenti.
	X	c) forti escursioni di marea e repentino abbassamento della temperatura delle acque.
1.3.2.125		A quale funzione assolve il sistema DSC (<i>Digital Selective Calling</i>) installato su alcune tipologie di apparati radio?

		a)	trasmettendo in frequenza MF, permette di inviare automaticamente un segnale di soccorso ad altre unità navali che si trovino entro un raggio non superiore alle 15 miglia nautiche.
		b)	trasmettendo in frequenza VHF e HF, permette di inviare automaticamente onde radio digitali, eliminando così le deviazioni che le stesse subiscono sottocosta per rifrazione elettromagnetica.
	X	c)	trasmettendo in frequenza VHF e HF, permette di inviare automaticamente un segnale di soccorso, di urgenza o di sicurezza ad altre navi nelle vicinanze, ai Centri di Coordinamento del Soccorso Marittimo e alle Stazioni Costiere.
1.3.2.126			Navigando a motore con mare molto mosso:
		a)	di poppa, sfrutto la spinta delle onde per aumentare la velocità di fuga.
	X	b)	faccio il possibile per non prendere le onde al traverso.
		c)	di prora, cerco di tagliare le onde esattamente con la prua.
1.3.2.127			Per attenuare l'impatto con l'onda formata:
		a)	è necessario prendere l'onda al traverso.
		b)	è necessario tagliare la cresta esattamente con la prua perpendicolare all'onda.
	X	c)	è opportuno puntare leggermente verso la cresta, per poi allontanarsene quando la barca scende nel cavo dell'onda.
1.3.2.128			In navigazione con onda di poppa:
	X	a)	si tiene il trim positivo (elica più sollevata) per alzare la prua e limitare i colpi sull'onda.
		b)	si tiene il trim neutro, per non alterare l'assetto della barca.
		c)	si tiene il trim negativo, (elica più immersa) per alzare la prua e limitare i colpi sull'onda.
1.3.2.129			In merito alla regolazione dei flaps, con moto ondoso contrario è opportuno:
	X	a)	tenerli più o meno abbassati, secondo la tipologia di scafo, per contrastare la tendenza della carena ad alzare la prua a causa della massa d'acqua che scorre sotto la stessa.
		b)	tenerli più o meno alzati, secondo la tipologia di scafo, per aiutare ad alzare la prua e favorire il passaggio sull'onda.
		c)	disattivarli, poiché si tratta di dispositivi da usare solo con mare piatto.
1.3.2.130			In merito alla regolazione dei flaps, con mare formato di poppa, è opportuno:
		a)	disattivarli, poiché si tratta di dispositivi da usare solo con mare piatto.
		b)	tenere i flaps abbassati, per consentire alla prua di alzarsi sull'onda.
	X	c)	tenere i flaps alzati, per schiacciare la poppa verso il basso, per contrastare l'onda che tende a sollevare la poppa e a far immergere la prua.
1.3.2.131			Normalmente, quando l'indicatore del flap è sullo zero, ciò significa:
	X	a)	che in quel momento il flap è "neutro", ovvero orizzontale, quando invece vengono segnalati dei numeri negativi ciò significa che i flaps sono inclinati verso il basso.
		b)	che è regolato per alzare la prua sull'acqua.
		c)	che è regolato per abbassare la prua sull'acqua.
1.3.2.132			In merito alla regolazione dei flaps, è possibile affermare:
		a)	che possono essere regolati solo in maniera identica.
	X	b)	che generalmente possono essere regolati in maniera indipendente, così da poter variare non solo la regolazione della prua, ma anche l'equilibrio trasversale.
		c)	che se regolati in maniera indipendente possono compromettere l'equilibrio dell'unità.
1.3.2.133			Alzando il flap sinistro o abbassando il flap destro, si ottiene:
	X	a)	di inclinare lo scafo verso il lato dritto.
		b)	di inclinare lo scafo il lato sinistro.
		c)	di abbassare la prua.
1.3.2.134			Lo "stacco di sicurezza" è:

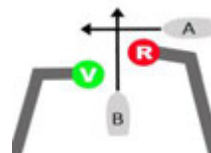
	X	a) l'interruttore collegato tramite un cordino a spirale rosso (o con un dispositivo elettronico) a chi governa un fuoribordo, che spegne "automaticamente" il motore in caso di caduta in acqua.
		b) il "cordone ombelicale" della cintura di sicurezza con cui ci si assicura allo scafo.
		c) la valvola di chiusura del carburante.
1.3.2.135		Improvvisamente la visibilità diviene scarsa:
		a) si emette un segnale acustico prolungato ogni 2 minuti.
	X	b) si rallenta, si accendono i fanali e si emettono i segnali prescritti.
		c) ci si deve fermare.
1.3.2.136		Stando alla cappa, in quali casi può essere utile l'ancora galleggiante?
		a) mai.
	X	b) quando sottovento a noi c'è una costa vicina.
		c) sempre e comunque.
1.3.2.137		Mettersi "alla Cappa", significa prendere il mare:
		a) di prora in modo da saltare la cresta dell'onda.
		b) di poppa con motore a un regime tale da far stare l'unità da diporto sempre sulla cresta dell'onda.
	X	c) al mascone con motore a un regime tale da consentire all'unità di scarrocciare lasciando sopravento una zona di remora che possa smorzare i frangenti prima di arrivare sulla fiancata sopravento.
1.3.2.138		Cos'è la risacca?
	X	a) onde di riflusso.
		b) è condizione che nasce da mare e vento incrociati.
		c) è un vento locale di debole intensità.
1.3.2.139		L'ancora galleggiante:
	X	a) serve a limitare l'intraversamento dell'unità.
		b) non serve utilizzarla in caso di cattivo tempo.
		c) serve a recuperare a bordo l'ancora incattivita.
1.3.2.140		In caso di navigazione in solitario:
		a) avvisare il 1530.
	X	b) indossare la cintura di sicurezza e assicurarsi al ponte.
		c) accendere le luci di via anche di giorno.
1.3.2.141		In caso di navigazione con cattivo tempo, qual è il provvedimento da adottare:
		a) si chiudono gli ombrinali.
	X	b) si chiudono oblò, boccaporti e prese a mare, lasciando aperta solo quelle del motore.
		c) si chiudono necessariamente le prese a mare del motore.
1.3.2.142		Per attirare l'attenzione di un'altra unità in caso di pericolo:
		a) dopo l'installazione è necessaria un'ispezione dell'Autorità Marittima del luogo ove è stata eseguita l'installazione.
	X	b) si effettua un movimento lento e ripetuto di entrambe le braccia allargate, dall'alto in basso.
		c) è necessario il collaudo di un tecnico abilitato appartenente al Ministero dello Sviluppo Economico.
1.3.2.143		Quale affermazione è corretta?
		a) per attirare l'attenzione di notte è possibile usare le boette fumogene.
		b) per effettuare una chiamata di soccorso con il VHF è necessario un abbonamento.
	X	c) il 1530 è il numero telefonico di emergenza della Guardia Costiera.
1.3.2.144		Quale titolo abilita il comandante di un'imbarcazione da diporto ad utilizzare un apparato ricetrasmittente VHF/FM?
		a) il certificato illimitato di radiotelefonista per navi.
	X	b) il certificato limitato di radiotelefonista per naviglio minore.

		c)	nessun titolo.
1.3.2.145			Cosa è l'indicativo di chiamata?
	X	a)	consente di utilizzare il VHF a bordo di un natante da diporto.
		b)	consente di utilizzare il VHF a bordo di un'imbarcazione da diporto.
		c)	consente di utilizzare il VHF a bordo di una nave da diporto.
1.3.2.146			Per installare a bordo un VHF di tipo fisso:
		a)	dopo l'installazione è necessaria un'ispezione dell'Autorità Marittima del luogo ove è stata eseguita l'installazione.
	X	b)	è richiesto solo di controllare che l'apparato sia omologato.
		c)	è necessario il collaudo di un tecnico abilitato appartenente al Ministero dello Sviluppo Economico.
1.3.2.147			Il nominativo internazionale consente di:
		a)	identificare un natante da diporto non iscritto che sta navigando al di fuori delle acque nazionali.
	X	b)	utilizzare l'apparato VHF a bordo di imbarcazioni e navi da diporto.
		c)	utilizzare l'apparato VHF a bordo di un natante da diporto.
1.3.2.148			Ogni quanto tempo gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo sono sottoposti ad ispezioni ordinarie?
		a)	ogni 10 anni.
		b)	ogni 5 anni.
	X	c)	sono esonerati dalle ispezioni ordinarie.
1.3.2.149			In caso di richiesta di soccorso, in che occasione si utilizzano i "razzi a paracadute a luce rossa"?
		a)	sempre.
		b)	solo se sono ben visibili le luci di una nave, di un aeroplano, della costa.
	X	c)	se si presume la presenza di una nave, di un aeroplano, della costa.
1.3.2.150			In caso di richiesta di soccorso, in che occasione si utilizzano i "fuochi a mano a luce rossa"?
	X	a)	se sono ben visibili le luci di una nave, di un aeroplano, della costa.
		b)	se si presume la presenza di una nave, di un aeroplano o della costa.
		c)	sempre.
1.3.2.151			Quale canale radio VHF/FM è utilizzato per le chiamate di soccorso?
		a)	il canale 18.
		b)	il canale 68.
	X	c)	il canale 16.
1.3.2.152			Di norma, i razzi a paracadute a luce rossa, quando sparati in aria raggiungono una quota minima:
		a)	di 50 metri.
		b)	di 100 metri.
	X	c)	di 300 metri.
1.3.2.153			La frequenza del Canale 16 è la:
		a)	102.5 MHz.
		b)	099.7 MHz.
	X	c)	156.8 Mhz.
1.3.2.154			Chi riceve una richiesta di soccorso:
		a)	si occupa di coordinare i soccorsi.
		b)	si dirige verso il porto più vicino in cerca di aiuto.
	X	c)	rilancia la chiamata di soccorso ed eventualmente si adopera per prestare soccorso all'unità in pericolo.
1.3.2.155			Da quale parola è preceduta la chiamata di soccorso?
		a)	PAN PAN ripetuta tre volte.
		b)	SECURITE' ripetuta tre volte.

	X	c)	MAYDAY ripetuta tre volte.
1.3.2.156			Da cosa è preceduta la chiamata di urgenza?
		a)	la parola MAYDAY ripetuta tre volte.
	X	b)	le parole PAN PAN ripetute tre volte.
		c)	la parola SECURITE' ripetuta tre volte.
1.3.2.157			La procedura per trasmettere correttamente un messaggio di soccorso:
		a)	il messaggio di soccorso da trasmettere deve essere preceduto dalla parola SECURITE' e seguito dalla parola MAYDAY.
	X	b)	il messaggio di soccorso da trasmettere deve essere preceduto dalla parola MAYDAY ripetuta tre volte.
		c)	il messaggio di soccorso da trasmettere deve essere seguito dalla parola PAN ripetuta tre volte.
1.3.2.158			Da quale parola è preceduta la chiamata di sicurezza?
	X	a)	dalla parola SECURITE' ripetuta tre volte.
		b)	dalla parola MAYDAY ripetuta tre volte.
		c)	dalle parole PAN PAN ripetuta tre volte.
1.3.2.159			Il Mayday va ripetuto durante la chiamata:
		a)	1 volta.
	X	b)	3 volte.
		c)	5 volte.
1.3.2.160			L'obbligo del silenzio radio sul canale 16 si ha:
		a)	non esiste alcun obbligo.
		b)	ogni ora
	X	c)	nei primi 3 minuti successivi all'inizio dell'ora intera e della mezz'ora.
1.3.2.161			Il canale 16 sulla banda di frequenza VHF è utilizzabile:
		a)	tranquillamente, sempre se non c'è situazione di emergenza.
		b)	solo in caso di comunicazioni riguardanti la sicurezza.
	X	c)	solo per la prima chiamata; per proseguire la comunicazione bisogna poi spostarsi su un altro canale.
1.3.2.162			Nel caso si renda necessario lanciare un MAYDAY via radio:
		a)	lo si lancia a intervalli di tre minuti.
		b)	lo si lancia sulla frequenza di lavoro della stazione radio più vicina
	X	c)	si comunicano nell'ordine: nominativo internazionale, coordinate della posizione e tipo di pericolo in corso.
1.3.2.163			Come si impone il silenzio radio col VHF ?
	X	a)	pronunciando la parola SILENCE MAYDAY.
		b)	pronunciando la parola SECURITE'.
		c)	pronunciando la parola PAN PAN.
1.3.2.164			Per le comunicazioni tra barca e barca si possono usare i canali.
		a)	i canali 16 e 68.
	X	b)	i canali 6, 8, 72 o 77.
		c)	il canale 14.
1.3.2.165			Per le comunicazioni tramite VHF con apparato fisso:
		a)	è sempre opportuno usare la potenza massima di emissione di 25 watt, perché il segnale sia sempre chiaro.
	X	b)	quando si è a distanza ravvicinata è opportuno utilizzare la potenza ridotta di 1 watt.
		c)	si deve selezionare sempre la potenza di 1 watt.
1.3.2.166			In tema di VHF, quale tra le seguenti affermazioni è corretta:
		a)	tutti gli apparati ricetrasmittenti di bordo delle unità da diporto sono sottoposti a collaudo e a ispezioni ordinarie.

		b) il VHF può essere utilizzato solo dal comandante dell'unità da diporto.
	X	c) il comandante dell'unità da diporto è responsabile del corretto utilizzo degli impianti e degli apparati ricetrasmittenti di bordo.
1.3.2.167		Le comunicazioni radio effettuate mediante apparati VHF essere effettuate qualora:
		a) le antenne di due stazioni comunicanti sono ubicate ad un'altezza di circa due metri al di sotto della linea dell'orizzonte.
	X	b) le antenne di due stazioni comunicanti sono ubicate al di sopra della linea dell'orizzonte.
		c) le antenne di due stazioni comunicanti sono ubicate ad un'altezza di circa un metro al di sotto della linea dell'orizzonte.
1.3.2.168		Qual è di massima la portata dell'apparato VHF per le comunicazioni fra unità navali?
		a) inferiore a 5 miglia nautiche.
	X	b) fra 10 e 20 miglia nautiche
		c) circa 30 miglia nautiche.
1.3.2.169		Qual è la portata massima dell'apparato VHF per le comunicazioni tra un'unità navale e le stazioni radio costiere?
	X	a) circa 40 miglia nautiche.
		b) inferiore alle 20 miglia nautiche.
		c) circa 150 miglia nautiche.
1.3.2.170		A quale funzione assolve lo <i>squelch</i> di un ricevitore radio?
	X	a) attenuare il rumore di fondo durante le comunicazioni.
		b) rafforzare l'eco del radar installato a bordo.
		c) garantire il collegamento sul canale di lavoro restando in ricezione anche sul canale 16.
1.3.2.171		A quale funzione assolve il <i>riflettore radar</i> , installato a bordo delle piccole unità da diporto?
		a) intensificare l'eco di ritorno al radar, permettendo di attenuare i disturbi di origine meteorologica.
	X	b) intensificare l'eco di ritorno al radar, permettendo di identificare anche una piccola unità navale su cui è installato, sia a grande distanza che tra i vari echi del mare.
		c) Intensificare l'eco di ritorno al radar, permettendo di amplificare i campi magnetici di bordo.
1.3.2.172		Per motivi di sicurezza, quali sono gli intervalli temporali per i quali è vietato effettuare comunicazioni radio?
	X	a) tra i minuti 00-03 e 30-33 di ogni ora.
		b) tra i minuti 03-06 e 33-36 delle ore pari.
		c) tra i minuti 00-03 e 30-33 delle ore pari.
		fine Sicurezza della navigazione
1.4		4 - MANOVRA E CONDOTTA - 155
1.4.1		4a - Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti. Navigazione in prossimità della costa e delle altre attività (nuoto, sci nautico, pesca subacquea ecc.). Velocità consentite - 53
1.4.1.1		Qual è la sanzione amministrativa prevista per coloro che superano i limiti di velocità previsti per la navigazione negli specchi d'acqua portuali?
	X	a) il pagamento di una somma da 414 euro a 2.066 euro.
		b) il pagamento di una somma da 2775 a 11.017 euro.
		c) non è prevista una sanzione pecuniaria.
1.4.1.2		Esiste un limite di velocità per un'unità da diporto in transito all'interno di un porto?
		a) sì, è la velocità minima prima di entrare in planata.
		b) no, non esiste.

	X	c)	si, è stabilito dall'Autorità marittima di giurisdizione, generalmente 3 nodi.
1.4.1.3			In quali porti bisogna tenere la dritta sia entrando sia uscendo?
		a)	in nessun porto.
		b)	in tutti, eccetto Genova.
	X	c)	nei porti come disciplinato con ordinanza dell'Autorità marittima.
1.4.1.4			In quali porti bisogna dare la precedenza alle unità che escono su quelle che entrano?
	X	a)	in tutti i porti in cui così stabilisca il regolamento dell'Autorità marittima.
		b)	in tutti i porti.
		c)	in nessun porto.
1.4.1.5			Entrando in un porto commerciale, privo di attrezzature da diporto, di norma dobbiamo avvisare:
	X	a)	l'Autorità marittima.
		b)	non dobbiamo avvisare nessuno.
		c)	il concessionario del servizio di rimorchio.
1.4.1.6			Salvo le ordinanze locali, di norma, in prossimità dell'ingresso di un porto:
	X	a)	diamo precedenza alle manovre delle navi di grande dimensioni.
		b)	di notte, i fanali in testata ai moli emettono luce fissa verde per via libera.
		c)	se con scarsa visibilità, segnaliamo la nostra presenza con 2 suoni brevi.
1.4.1.7			Accingendosi all'ingresso in un porto italiano, in navigazione notturna, e rilevando i fanali dell'imboccatura in modo che il verde sia sulla propria sinistra e il rosso sia sulla propria dritta:
	X	a)	si deve cambiare rotta perché si sta andando contro il molo foraneo.
		b)	ci si deve tenere sulla dritta in modo da non ostacolare l'eventuale uscita di altre unità.
		c)	è possibile procedere su questa rotta d'ingresso perché non si rilevano unità in uscita.
1.4.1.8			Di giorno come si presenta l'ingresso dell'imboccatura di un porto?
		a)	due torrette o colonnine: rossa a sinistra e gialla a dritta.
	X	b)	due torrette o colonnine: rossa a sinistra verde a dritta.
		c)	due torrette o colonnine: verde a sinistra e rossa a dritta.
1.4.1.9			Salvo le ordinanze locali, di norma quale delle due imbarcazioni in figura a lato ha il diritto di precedenza?
		a)	l'unità A, perché proviene da dritta.
		b)	l'unità A, perché è in fase di avvicinamento all'imboccatura del porto.
	X	c)	l'unità B, perché sta uscendo dal porto.
1.4.1.10			Salvo le ordinanze locali, a che distanza dall'ingresso del porto è buona norma ridurre la velocità di un'imbarcazione da diporto?
		a)	dipende dalle dimensioni della nostra unità da diporto.
		b)	a 1000 metri.
	X	c)	a 500 metri.
1.4.1.11			Salvo le ordinanze locali, a quale velocità è buona norma entrare in porto?
		a)	4 nodi per le unità a motore e 2 nodi per le unità a vela.
	X	b)	3 nodi.
		c)	in base al tempo, alla visibilità ed alle dimensioni dell'unità, ad una velocità compresa tra 4 nodi e 10 nodi.
1.4.1.12			Salvo ordinanze locali, di norma è possibile entrare in un porto navigando a vela?
		a)	sì, ma riducendo la velatura in modo da sviluppare un'andatura ridotta.
		b)	sì, è sempre possibile.
	X	c)	no, non è possibile.



1.4.1.13		Come viene segnalato di notte l'ingresso di un porto?
	X	a) 2 fanali rossi a 800 m dall'ingresso e 2 fanali verdi in prossimità dell'ingresso. b) 2 fanali: verde sulla dritta e rosso sulla sinistra. c) 2 fanali: verde e rosso o verde e bianco sormontati da una luce gialla a lampi.
1.4.1.14		Salvo le ordinanze locali, volendo entrare in porto, verso quale fanale si deve condurre la propria unità?
	X	a) verso il fanale verde. b) verso il fanale rosso, in qualsiasi condizioni di moto effettivo. c) verso il fanale verde o rosso, l'importante è ridurre la velocità e dare la precedenza alle unità in uscita.
1.4.1.15		In uscita dal porto, nel dubbio di non essere visto da altre imbarcazioni, come ci si comporta?
	X	a) emettendo 5 suoni brevi (segnale di pericolo). b) emettendo 1 suono prolungato e ascoltando l'eventuale risposta. c) emettendo 2 suoni lunghi e 2 brevi.
1.4.1.16		Conseguentemente all'ormeggio da me compiuto e del conseguente moto ondoso generato, l'unità ormeggiata al mio fianco patisce dei danni per aver urtato contro la banchina. Pertanto, il danneggiato:
	X	a) ha diritto al risarcimento del danno stante l'irregolare condotta della navigazione e la conseguente responsabilità per urto tra navi, anche se dovuto al solo moto ondoso. b) ha diritto al risarcimento solo se il danno patito sia conseguenza di un urto per contatto fisico diretto di nave contro nave. c) ha torto poiché la sua unità non avrebbe urtato in banchina se egli si fosse prodigato per assicurare adeguatamente i suoi ormeggi nel mentre che mi accingevo ad ormeggiare la mia unità.
1.4.1.17		Fatte salve le ordinanze locali, come deve comportarsi l'unità che transita nei 500 metri antistanti l'ingresso del porto?
	X	a) valgono le normali regole di precedenza. b) deve dare la precedenza alle unità in entrata e in uscita dal porto. c) se è a vela ha diritto di precedenza.
1.4.1.18		In dipendenza dell'ormeggio compiuto e del conseguente moto ondoso generato, l'unità ormeggiata al proprio fianco patisce dei danni per aver urtato contro la banchina. banchina. Pertanto, il danneggiato:
	X	a) ha diritto al risarcimento del danno stante l'irregolare condotta della navigazione e la conseguente responsabilità per urto tra unità, anche se dovuto al solo moto ondoso. b) ha diritto al risarcimento solo se il danno patito sia conseguenza di un urto per contatto fisico diretto fra le imbarcazioni. c) non ha diritto, poiché la sua unità non avrebbe urtato in banchina se egli si fosse prodigato per assicurare adeguatamente i suoi ormeggi nel mentre ci accingevamo ad ormeggiare.
1.4.1.19		Quale affermazione è corretta?
	X	a) Un'unità che naviga lungo un canale deve, quando è possibile e non comporta pericolo, mantenersi vicino al limite di destra rispetto alla propria rotta. b) è consentita la pesca nell'ambito dei bacini portuali. c) all'interno dei campi boe è consentito l'ancoraggio.
1.4.1.20		I concessionari delle strutture dedicate alla nautica da diporto devono riservare ormeggi in transito:
	X	a) per la durata di 24 ore b) per la durata di 48 ore c) per la durata di 72 ore
1.4.1.21		Gli ormeggi riservati alle persone con disabilità:

	X	a)	quando non impegnati a tale fine, possono essere occupati da altra unità, con l'obbligo di essere liberati in caso di richiesta di portatore di handicap comunicata al concessionario almeno 24 ore prima.
		b)	non possono mai essere occupati da altra unità.
		c)	possono essere occupati solo da natanti per trascorrere la notte.
1.4.1.22			Quale accorgimento deve essere adottato da un'unità navale da diporto a motore in navigazione in prossimità della costa durante la stagione balneare?
	X	a)	navigare a una velocità non superiore a 10 nodi nella fascia di mare compresa tra il limite della balneazione e i 1.000 metri dalla costa.
		b)	navigare a una velocità superiore a 10 nodi nella fascia di mare compresa tra i 250 e i 500 metri dalla costa.
		c)	navigare a una velocità non superiore a 10 nodi nella fascia di mare compresa tra i 50 e i 250 metri dalla costa.
1.4.1.23			A quale distanza minima devono mantenersi le unità navali dalle boe di segnalazione di subacquei, avvistate durante la navigazione?
		a)	a una distanza di almeno 50 metri.
		b)	a una distanza di almeno 20 metri.
	X	c)	a una distanza di almeno 100 metri.
1.4.1.24			Quali norme disciplinano i limiti di navigazione dalla costa e le prescrizioni relative all'atterraggio delle unità navali da diporto in spiaggia?
		a)	SOLAS e COLREG.
	X	b)	ordinanze dei locali Capi di Circondario Marittimo ai sensi dell'art. 81 del Codice della Navigazione.
		c)	Codice Internazionale dei Segnali e i Portolani.
1.4.1.25			Qual è, di massima, la distanza minima dalle spiagge oltre la quale è possibile circolare, sostare o ancorarsi da parte di un'unità navale?
		a)	di massima 500 metri.
		b)	di massima 1.000 metri.
	X	c)	di massima 250 metri.
1.4.1.26			Come sono segnalati i confini degli specchi acquei prospicienti i 200 metri dalla linea di battigia durante la stagione balneare?
		a)	mediante il posizionamento di gavitelli di colore bianco e rosso posti ad una distanza di 100 metri l'uno dall'altro parallelamente alla linea di costa.
	X	b)	mediante il posizionamento di gavitelli di colore rosso posti ad una distanza di 50 metri l'uno dall'altro parallelamente alla linea di costa.
		c)	mediante il posizionamento di gavitelli di colore giallo posti ad una distanza di 100 metri l'uno dall'altro parallelamente alla linea di costa.
1.4.1.27			Come sono segnalati i corridoi di lancio che consentono l'atterraggio e la partenza delle unità sulla spiaggia, durante la stagione balneare?
		a)	con gavitelli di colore verde a dritta e rosso a sinistra posti perpendicolarmente alla costa sino a una distanza di 250 metri.
	X	b)	con gavitelli di colore giallo o arancione posti perpendicolarmente alla costa sino a una distanza di 250 metri.
		c)	con gavitelli di colore bianco e rosso posti perpendicolarmente alla costa sino a una distanza di 500 metri.
1.4.1.28			Come sono segnalati i gavitelli esterni di delimitazione dei corridoi di lancio che consentono l'atterraggio e la partenza delle unità sulla spiaggia, durante la stagione balneare?
	X	a)	mediante bandiere bianche posizionate sui gavitelli esterni.
		b)	mediante bandiere rosse posizionate sui gavitelli esterni.
		c)	mediante bandiere rosse con banda obliqua bianca posizionate sui gavitelli esterni.
1.4.1.29			Oltre ai segnalamenti marittimi previsti dalle norme in vigore, quali segnalamenti marittimi contraddistinguono un'unità navale impiegata in attività subacquee durante le ore diurne?

		a) un pallone bianco sul quale è posta una bandiera di colore arancione.
	X	b) un pallone rosso sul quale è posta una bandiera di colore rosso con diagonale bianca.
		c) una bandiera di colore bianco con diagonale rossa.
1.4.1.30		Quale segnalamenti marittimi contraddistinguono un'unità impiegata in attività subacquee durante le ore notturne?
		a) oltre ai segnalamenti marittimi previsti, una luce lampeggiante rossa visibile a 360° a una distanza non inferiore ai 300 metri.
		b) oltre ai segnalamenti marittimi previsti, una luce lampeggiante bianca visibile a 360° a una distanza non inferiore ai 300 metri.
	X	c) oltre ai segnalamenti marittimi previsti, una luce lampeggiante gialla visibile a 360° a una distanza non inferiore ai 300 metri.
1.4.1.31		Quale sanzione amministrativa è prevista per coloro che utilizzano un'unità da diporto superando i limiti di velocità previsti?
	X	a) il pagamento di una somma da 414 euro a 2.066 euro.
		b) il pagamento di una somma da 2.066 euro a 4.000 euro.
		c) il pagamento di una somma da 414 euro a 818 euro.
1.4.1.32		Durante la stagione balneare, quale percorso devo seguire per raggiungere la riva (posto l'assoluta necessità per motivi di emergenza)?
	X	a) mi avvicino a lento moto con l'ausilio dei remi e comunque assumendo una rotta in direzione perpendicolare al profilo di costa.
		b) uso il tender propulso con il motore fuori bordo e mi muovo a lento moto.
		c) uso la moto d'acqua di bordo a lento moto.
1.4.1.33		Un'unità in transito in prossimità di un subacqueo:
	X	a) modera la velocità e prosegue la navigazione mantenendosi ad una distanza di almeno 100 metri di distanza dal segnale.
		b) modera la velocità e prosegue la navigazione mantenendosi ad una distanza di ad almeno 50 metri di distanza dal segnale.
		c) accelera per allontanarsi dal segnale sino alla distanza minima di sicurezza prescritta dalla legge che è di 500 metri.
1.4.1.34		Se durante la navigazione si rileva che sulla propria rotta è in corso di svolgimento una manifestazione sportiva in un campo di regata; fermo restando le prescrizioni impartite con l'ordinanza di polizia marittima, per proseguire la navigazione sono adottate le seguenti precauzioni:
		a) attraversare il campo di regata non appena le unità in gara si siano spostate in altro settore della zona di regata.
		b) comunicare sul canale 16 VHF l'intenzione di attraversare il campo di gara e attendere istruzioni.
	X	c) modificare il proprio percorso di rotta per mantenersi a debita distanza dai limiti del campo di gara.
1.4.1.35		La bandiera A (<i>Alfa</i>) in figura a fianco, prescritta dal Codice Internazionale dei Segnali, è esposta da un'unità per indicare che:
	X	a) ha imbarcato il pilota del porto.
		b) ha un palombaro in immersione.
		c) è ferma.
1.4.1.36		Una bandierina rossa con banda diagonale bianca posta su un galleggiante indica la presenza di:
		a) un pericolo isolato.
		b) attrezzi di pesca presenti in mare nel raggio di 100 metri dal segnale.
	X	c) un subacqueo in immersione nel raggio di 50 metri dal segnale.
1.4.1.37		Per segnalare la propria posizione, il subacqueo in immersione notturna deve mostrare una boa munita di segnale luminoso che emetta lampi gialli visibili, a giro d'orizzonte, a una distanza:
		a) non inferiore a 100 metri.
		b) non inferiore a 200 metri.



	X	c)	non inferiore a 300 metri.
1.4.1.38			I corridoi di lancio sono zone di mare dove:
		a)	è possibile lanciarsi in tuffi durante la balneazione.
	X	b)	è permesso il lancio e l'atterraggio di natanti da diporto propulsi a motore.
		c)	è permesso il lancio ma non anche l'atterraggio di natanti propulsi a remi.
1.4.1.39			Si può esercitare l'attività di pesca sportiva con un'unità da diporto?
	X	a)	Sì, entro certi limiti di cattura.
		b)	Sì, ma esclusivamente con un'unità iscritta.
		c)	No, assolutamente.
1.4.1.40			La distanza massima intercorrente tra il pescatore subacqueo e la sua boa di segnalazione è pari a:
		a)	100 metri.
	X	b)	50 metri.
		c)	150 metri.
1.4.1.41			La moto d'acqua può navigare:
		a)	entro mille metri dalla costa.
	X	b)	entro 1 miglio dalla costa.
		c)	entro 2 chilometri dalla costa.
1.4.1.42			La tavola a vela può navigare:
	X	a)	entro 1 miglio dalla costa.
		b)	entro 2 chilometri dalla costa.
		c)	entro mille metri dalla costa.
1.4.1.43			I battelli al servizio (tender) dell'unità-madre da diporto possono navigare:
		a)	entro 6 miglia dalla costa.
		b)	entro 1 miglio dalla costa.
	X	c)	entro 1 miglio dalla costa o dall'unità madre, ovunque si trovi.
1.4.1.44			Un natante con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati può navigare:
	X	a)	entro 1 miglio dalla costa.
		b)	entro 2 chilometri dalla costa.
		c)	entro mille metri dalla costa
1.4.1.45			I natanti comunemente denominati pattini, jole, pedalò, mosconi, ecc., possono navigare:
		a)	entro 2 chilometri dalla costa.
	X	b)	entro 1 miglio dalla costa.
		c)	entro 500 metri dalla costa.
1.4.1.46			La navigazione a motore può essere interdetta?
		a)	mai.
		b)	no, non può essere soggetta ad alcuna limitazione.
	X	c)	sì, per esempio nella fascia di mare prioritariamente riservata alla balneazione.
1.4.1.47			La pesca subacquea sportiva è consentita:
	X	a)	oltre 500 metri dalle spiagge frequentate dai bagnanti.
		b)	oltre 200 metri dalle spiagge frequentate dai bagnanti.
		c)	non esistono limiti di distanza.
1.4.1.48			Si può effettuare la pesca subacquea sportiva con fucile nelle ore notturne?
	X	a)	no.
		b)	sì, se il pescatore è segnalato da una sorgente di luce.
		c)	sì, purchè in prossimità di un'unità di appoggio.
1.4.1.49			E' possibile l'uso della rete a circuizione per l'esercizio della pesca sportiva con unità da diporto?
		a)	sì, per la pesca sportiva in ore notturne.

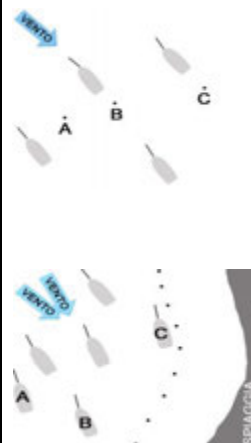
		b) sì, per la pesca sportiva in ore diurne.
	X	c) no, non è possibile.
1.4.1.50		E' possibile praticare la pesca professionale a bordo delle unità da diporto?
	X	a) no, non è possibile.
		b) sì, a seguito di rilascio del previsto permesso di pesca.
		c) sì, è possibile.
1.4.1.51		L'esercizio della pesca subacquea sportiva è vietato a distanza inferiore a:
		a) 200 metri dalle spiagge frequentate da bagnanti.
	X	b) 100 metri dagli impianti fissi di pesca.
		c) 500 metri dalle navi all'ancora in rada.
1.4.1.52		La pesca subacquea sportiva può essere esercitata con l'uso di apparecchi ausiliari di respirazione?
		a) sì, in ogni caso.
	X	b) no, mai.
		c) sì, ma solo per la raccolta di coralli, molluschi e crostacei.
1.4.1.53		L'esercizio dell'attività di pesca sportiva (non subacquea) con l'unità da diporto:
		a) è soggetto a limiti di età.
	X	b) è vietato a meno di 500 metri da unità in attività di pesca professionale.
		c) non ammette l'uso di fonti luminose notturne, senza alcuna eccezione.
1.4.2		4b - ORMEGGIO. DISORMEGGIO. ANCORAGGIO - 67
1.4.2.1		Da cosa dipende la resistenza alla trazione di un'ancora?
		a) dalla conformazione del diamante.
	X	b) dal suo peso e, in parte, dalla forma.
		c) dalla presenza di spigoli vivi.
1.4.2.2		Quali tra questi fattori dovranno essere tenuti in considerazione prima di dare fondo all'ancora?
		a) il rapporto tra la lunghezza dell'unità navale e le lunghezze di catena da filare in relazione all'altezza minima e massima delle onde.
		b) la distanza tra il verricello dell'ancora e il livello medio del mare, nonché l'altezza minima delle onde.
	X	c) La presenza di possibili divieti nonché la situazione meteomarina locale.
1.4.2.3		Quante lunghezze di cima-catena è opportuno filare durante la manovra di ancoraggio?
	X	a) da 3 a 5 volte il fondale.
		b) da 1 a 2 volte il fondale.
		c) una quantità di catena prossima alla profondità del fondale..
1.4.2.4		Quando viene utilizzato di massima l'ormeggio su di un'ancora o a ruota?
		a) in presenza di condimeteo particolarmente avverse.
	X	b) negli specchi d'acqua caratterizzati da un adeguato spazio libero intorno.
		c) con una quantità di catena tale da farla risultare a picco.
1.4.2.5		Quale tipologia di ancoraggio è opportuno adottare, di massima, nei fiumi?
		a) utilizzando due ancore le cui catene siano disposte parallelamente tra loro e affondate in direzione perpendicolare alla corrente.
	X	b) utilizzando due ancore le cui catene creino tra loro un angolo di 180°, affondate nella direzione della corrente.
		c) utilizzando una sola ancora la cui catena abbia una lunghezza pari a due volte il fondale.

1.4.2.6		L'ancora a ombrello, con le marre richiudibile, è generalmente è utilizzata:
	X	a) da piccole unità, tra cui i battelli gonfiabili.
		b) da unità di grandi dimensioni.
		c) da unità a vela.
1.4.2.7		Quali sono le principali caratteristiche del grappino?
		a) si tratta di un'ancora di piccole dimensioni a otto marre fisse con artigli, utilizzata per ancoraggi di unità navali di grandi dimensioni.
		b) si tratta di un'ancora di piccole dimensioni a quattro marre mobili, utilizzata per manovre di affiancamento ad altre unità.
	X	c) si tratta di un'ancora di piccole dimensioni a quattro marre fisse, utilizzata solo per ancoraggi di piccole unità.
1.4.2.8		Quali sono le principali caratteristiche dell'ancora Bruce?
		a) è un'ancora costruita in lega di carbonio dotata di due marre divergenti e semi-mobili.
		b) è un'ancora costruita in un'unica marra mobile a forma di martello.
	X	c) è un'ancora costituita da un monoblocco, dotata di una sola marra a forma di ala e priva di altre parti articolate.
1.4.2.9		Le catene dell'ancora utilizzate a bordo delle imbarcazioni sono costituite da maglie aventi forma:
		a) circolare.
	X	b) ellittica.
		c) iperbolica.
1.4.2.10		Cosa si intende per "barbotin"?
		a) l'argano utilizzato per agevolare l'issaggio dei pesi a bordo dell'unità navale.
	X	b) la ruota sagomata con impronta della catena, posta alla base del verricello, che evita lo slittamento delle maglie di catena durante le operazioni di manovra dell'ancora.
		c) un verricello utilizzato per tenere le ancore in tensione durante la manovra di ancoraggio.
1.4.2.11		Quale vantaggio offre l'ancoraggio mediante due ancore afforcate?
	X	a) ridurre il campo di giro dell'unità che così assume una configurazione ellittica a differenza dell'ancoraggio a ruota.
		b) velocizzare la manovra di ancoraggio dell'unità rispetto all'ancoraggio con una sola ancora.
		c) garantire l'ancoraggio di un'unità anche su fondali particolarmente rocciosi.
1.4.2.12		Quali sono le fasi principali che caratterizzano una manovra di ancoraggio?
		a) si dirige sul posto di ancoraggio a velocità moderata e con la poppa al vento. Si fila la catena dell'ancora dando un leggero colpo a marcia avanti.
		b) si dirige sul posto di ancoraggio a velocità di crociera e con la prora sottovento. Si fila l'ancora completamente una volta che l'unità è ferma.
	X	c) si dirige sul posto di ancoraggio con il solo abbrivio, mantenendo la prua al vento o alla corrente. Si dà fondo all'ancora, dando contemporaneamente un leggero colpo a marcia indietro.
1.4.2.13		Quando è opportuno utilizzare la grippia e il grippiale prima di dare fondo all'ancora?
	X	a) se si è costretti ad ancorare su un fondale roccioso o cosparso di relitti, ove l'ancora può restare incastrata.

		b)	se si è costretti ad ancorare su un fondo fangoso, ove l'ancora può penetrare molto.
		c)	se si è costretti ad ancorare su un fondo sabbioso o argilloso ove l'ancora può arare.
1.4.2.14			Com'è costituita una "grippia"?
		a)	da una catena formata da maglie ellittiche, di cui un'estremità è vincolata al maniglione dell'ancora e l'altra a un parabordo.
	X	b)	da una cima piuttosto sottile, di cui un'estremità è vincolata al diamante dell'ancora mentre l'altra è attestata ad un gavitello.
		c)	da una catena formata da maglie circolari, di cui un'estremità è vincolata al maniglione dell'ancora e l'altra a un golfare posto a proravia dell'unità navale.
1.4.2.15			Quali accorgimenti devono essere adottati per controllare la corretta tenuta dell'ancora?
		a)	è opportuno effettuare delle ispezioni subacquee a intervalli di tempo regolare.
	X	b)	è opportuno effettuare dei rilevamenti successivi, mediante di punti cospicui della costa, oppure dei punti nave successivi.
		c)	scandagliare il fondale a prora e a poppa rispettivamente all'alba e al tramonto.
1.4.2.16			I bracci delle ancore sono denominati:
		a)	uncini.
		b)	bracci.
	X	c)	marre.
1.4.2.17			Quando un'ancora fa testa, significa che:
	X	a)	ha fatto presa sul fondo.
		b)	si è staccata dalla catena.
		c)	non si riesce a salpare.
1.4.2.18			Riguardo alla tenuta di un ancoraggio, si può dire che:
		a)	il calumo è bene che sia lungo al massimo due-tre volte il fondale.
		b)	se il fondo è in pendenza, l'ancora deve essere tirata verso il fondale più profondo.
	X	c)	l'ancora deve rimanere orizzontale sul fondo, anche se la barca fa forza sul calumo.
1.4.2.19			La parte inferiore, al centro delle marre, di un'ancora è denominata:
		a)	patta.
		b)	ceppo.
	X	c)	diamante.
1.4.2.20			Il termine calumo indica:
		a)	che abbiamo finito di calare un'ancora.
		b)	la profondità della zona ove si vuole dar fondo all'ancora.
	X	c)	la lunghezza di cima e/o catena filati per dar fondo all'ancora.
1.4.2.21			Secondo una buona regola marinara, qual è il peso ideale di un'ancora da utilizzare per un'unità di 10 metri?
		a)	tra 21 e 25 Kg.
		b)	tra 10 e 14 Kg.
	X	c)	tra 15 e 20 Kg.
1.4.2.22			Un'unità afforcata è quell'unità che:
		a)	non riesce a spedare le ancore.
		b)	ha dato fondo a 2 ancore con calumi aperti a 180 gradi circa.
	X	c)	ha dato fondo a 2 ancore con calumi aperti a 45 gradi circa.
1.4.2.23			Nell'ancoraggio alla ruota cosa non è da fare?
		a)	dare un calumo adatto alle condizioni meteo.
		b)	prendere dei rilevamenti di un paio di punti della costa.
	X	c)	dar fondo anche da poppa ad un'ancora supplementare.

1.4.2.24		Se un'ancora non tiene, si dice che:
	X	a) sta arando.
		b) fa testa.
		c) sta agguantando.
1.4.2.25		Com'è denominata la parte dell'ancora che fa presa sul fondo?
	X	a) marra.
		b) diamante.
		c) fuso.
1.4.2.26		La "grippia" è una cima che si lega:
		a) al fuso per regolare l'ancoraggio.
	X	b) al diamante dell'ancora per facilitarne il recupero.
		c) all'anello dell'ancora per evitare che l'ancora ari.
1.4.2.27		Per stare alla fonda con mare calmo su un fondale di 16 metri, quanta cima bisogna filare?
		a) almeno 38 metri.
		b) almeno 40 metri.
	X	c) almeno 48 metri.
1.4.2.28		Il ferro a grappino è:
		a) un gancio per le vele.
	X	b) un ancorotto per piccole imbarcazioni.
		c) un tipo di ancora di emergenza.
1.4.2.29		Per stare alla fonda con mare calmo su un fondale di 9 metri, quanta cima bisogna filare?
		a) almeno 21 metri.
		b) almeno 15 metri.
	X	c) almeno 27 metri.
1.4.2.30		Per stare alla fonda con mare calmo su un fondale di 5 metri, quanta cima bisogna filare?
		a) almeno 12 metri.
	X	b) almeno 15 metri.
		c) almeno 11 metri.
1.4.2.31		Quando un'ancora fa testa, significa che:
	X	a) ha fatto presa sul fondo.
		b) si è staccata dalla catena.
		c) non si riesce a salpare.
1.4.2.32		Riguardo alla tenuta di un ancoraggio, si può dire che:
		a) il calumo è bene che sia lungo al massimo due-tre volte il fondale.
		b) se il fondo è in pendenza, l'ancora deve essere tirata verso il fondale più profondo.
	X	c) l'ancora deve rimanere orizzontale sul fondo, anche se la barca fa forza sul calumo.
1.4.2.33		La parte inferiore, al centro delle marre, di un'ancora è denominata:
		a) patta.
		b) ceppo.
	X	c) diamante.
1.4.2.34		Il termine calumo indica:
		a) che abbiamo finito di calare un'ancora.
		b) la profondità della zona ove si vuole dar fondo all'ancora.
	X	c) la lunghezza di cima e/o catena filati per dar fondo all'ancora.
1.4.2.35		Ancorare alla ruota significa:

		a) il giro di 360 gradi intorno all'ancora per rendere efficace il grippiale.
		b) il giro di 360 gradi effettuato intorno all'ancora prima di aver dato fondo.
	X	c) la libertà di rotazione di 360 gradi dell'imbarcazione alla fonda.
1.4.2.36		L'ancoraggio utilizzando una sola ancora filata di prora è denominato:
		a) incattivito.
	X	b) alla ruota.
		c) appennellato.
1.4.2.37		Di un'ancora si dice che speda se:
		a) ha fatto presa sul fondo.
	X	b) non tiene la presa sul fondo.
		c) è sospesa sotto la prua.
1.4.2.39		Con riferimento all'utilizzo dell'ancora in funzione del fondale, è possibile affermare che:
		a) lunghezza del cavo-catena deve essere sempre superiore a 6 volte il fondale.
	X	b) l'ancora Danforth è ottima su fondali sabbiosi-fangosi.
		c) l'ancora Danforth è consigliata sui fondali rocciosi.
1.4.2.40		Con riferimento ai vari tipi di ancore, è possibile affermare che:
		a) la Bruce è la tipica ancora delle navi, passante lo scafo attraverso l'occhio di cubia.
		b) la Danforth è adatta allo scoglio.
	X	c) la CQR e la Delta sono tipi di ancora per tutti i fondali.
1.4.2.41		L'ancoraggio in una baia di più unità a murata, è:
	X	a) sconsigliato perché si è esposti al moto ondoso.
		b) consigliato solo tra barche a vela.
		c) consigliato solo tra barche a motore.
1.4.2.42		La procedura comunemente utilizzata per un coretto ancoraggio è:
		a) dopo aver filato una quantità di cavo-cima pari almeno 3 volte il fondale, si spegne il motore.
	X	b) dopo aver filato un'adeguata quantità di calumo, si inizia a indietreggiare leggermente, continuando a filare il cavo-cima, al fine di stendere il calumo opportuno e far fare testa all'ancora.
		c) dopo aver filato una quantità di cavo-cima pari alla profondità del fondale, si indietreggia velocemente.
1.4.2.43		La procedura comunemente utilizzata per un coretto ancoraggio è:
		a) dopo aver ingranato la retromarcia, si inizia a calare l'ancora.
	X	b) dopo aver disposto la prua dell'unità al vento, esaurito l'abbrivio, si cala l'ancora.
		c) dopo aver filato una quantità adeguata di calumo, si dispone l'unità con prua al vento.
1.4.2.44		Nella situazione illustrata di unità alla fonda, dove è più opportuno calare l'ancora?
		a) nel punto A.
		b) nel punto B.
	X	c) nel punto C.
1.4.2.45		Qual è la posizione corretta per l'ancoraggio nella rada affollata riportata in figura?
		a) quella della barca A, perché più esterna alle altre unità.
	X	b) quella della barca B, perché ha spazio per la ruota.
		c) quella della barca C, perché è la più lontana dalle altre unità.



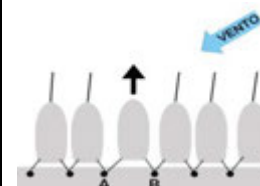
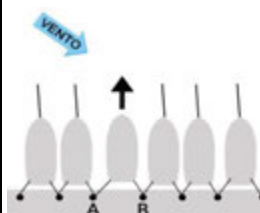
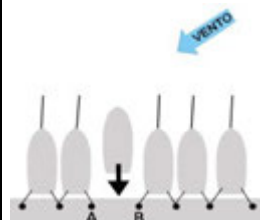
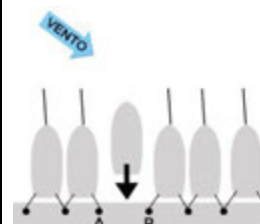
1.4.2.46		In caso di ancoraggio con vento forte, è consigliabile:
		a) iniziare ad ingranare la retromarcia prima di calare l'ancora.
		b) calare con prudenza e lentamente l'ancora.
	X	c) filare velocemente una quantità di catena opportuna, allentando il barbotin del verricello salpancora.
1.4.2.47		In caso di vento forte, dovendo dare fondo all'ancora per poi ormeggiarsi di poppa alla banchina, è opportuno:
	X	a) dare fondo all'ancora leggermente sopravento rispetto al posto barca che si vuole occupare.
		b) dare fondo all'ancora leggermente sottovento rispetto al posto barca che si vuole occupare.
		c) dare fondo in asse rispetto al posto barca che si vuole occupare.
1.4.2.48		L'ancoraggio in baia di più unità a murata è:
	X	a) sconsigliato perché si è esposti al moto ondoso.
		b) consigliato solo tra barche a vela.
		c) consigliato solo tra barche a motore.
1.4.2.49		In tema di ancore, quale affermazione è corretta?
		a) la Bruce è adatta alla Posidonia.
		b) la CQR è particolarmente adatta allo scoglio.
	X	c) le ancore a tenuta dinamica, ad esempio Mantus e Ultra, sono adatte a tutti i fondali.
1.4.2.50		In ancoraggio, quale è il calumo, cioè la lunghezza di cavo o catena, minimo da dare rispetto alla profondità del fondale?
		a) 1 volte il fondale.
		b) 6 volte il fondale.
	X	c) 3 volte il fondale.
1.4.2.51		Per salpare l'ancora:
		a) si accende il motore e con la marcia non ingranata e si attiva il salpancore.
	X	b) si dà un leggero colpo di marcia avanti per togliere tensione alla catena.
		c) si avanza a motore fino al punto in cui è stata calata l'ancora e poi si inizia a recuperare catena.
1.4.2.52		Le caratteristiche dell'ancora Rocna sono:
	X	a) un'unica marra fissa, a forma di lama concava, dotata di un roll-bar che assicura che non si posi ribaltata sul fondale.
		b) quattro marre mobili per essere utilizzata nelle manovre di affiancamento ad altre unità navali.
		c) un'unica marra snodata con una forma ad aratro e lama convessa.
1.4.2.53		Mi accingo ad ancorare e osservo la situazione rappresentata in figura, ne deduco:
		a) la probabile rotazione a Nord delle unità alla fonda.
		b) l'assenza di corrente.
	X	c) la presenza di una corrente sostenuta, di cui devo tener conto in manovra di ancoraggio.
1.4.2.54		Mi accingo ad ancorare e osservo la situazione rappresentata in figura, ne deduco.
		a) la rotazione a Est delle unità alla fonda, qualora il vento cessasse.
		b) la rotazione verso Sud delle unità alla fonda, qualora il vento cessasse.



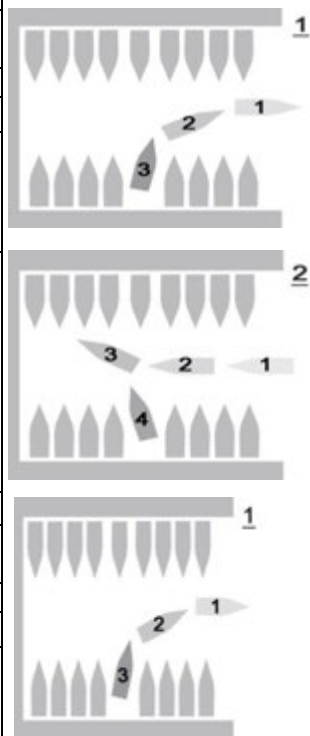
	X	c)	la rotazione verso Ovest delle unità alla fonda, qualora il vento cessasse.
1.4.2.55			Com'è composto un "corpo morto"?
		a)	da un blocco di cemento posato sul fondo marino, a cui viene fissato il maniglione dell'ancora dell'unità.
	X	b)	un blocco di cemento, posato sul fondo marino, a cui è fissato un anello ove viene agganciata una catena che presenta all'altra estremità un gavitello galleggiante in superficie.
		c)	dalla parte inutilizzata della catena a bordo dell'unità navale a cui è attestato un maniglione dell'ancora.
1.4.2.56			La manovra di avvicinamento a una boa d'ormeggio si effettua:
		a)	facendo procedere l'unità navale a lento moto verso la boa, mantenendo la poppa al vento o alla corrente.
	X	b)	facendo procedere l'unità navale a lento moto verso la boa, mantenendo la prora al vento o alla corrente.
		c)	facendo procedere l'unità navale alla velocità di crociera verso la boa, mantenendo la poppa al vento o alla corrente.
1.4.2.57			Un'unità si dice attraccata, quando:
	X	a)	risulta assicurata alla banchina mediante i cavi d'ormeggio.
		b)	ha filato un'ancora galleggiante.
		c)	è ancorata mediante due ancore, a distanza di sicurezza dalla banchina.
1.4.2.58			Quale funzione svolgono principalmente i cavi di ormeggio denominati "spring"?
	X	a)	immobilizzare l'unità dai movimenti in senso longitudinale.
		b)	garantire un'adeguata immersione media dell'unità navale.
		c)	garantire un'adeguata altezza di bordo libero.
1.4.2.59			Quale funzione svolgono principalmente i cavi di ormeggio denominati "traversini"?
		a)	garantire un'adeguata altezza di bordo libero.
	X	b)	non far scostare l'unità navale dalla banchina o da altra imbarcazione affiancata.
		c)	mantenere costante l'assetto dell'unità navale.
1.4.2.60			Nell'ormeggio con la poppa in banchina, si dispongono le cime di poppa in maniera incrociata:
	X	a)	in presenza di risacca, al fine di evitare che la poppa possa muoversi lateralmente.
		b)	per mantenere ferma la prua dell'unità.
		c)	per mantenere costante l'assetto dell'unità.
1.4.2.61			Il "doppino" è una cima di ormeggio:
	X	a)	fatta ruotare attorno alla bitta in banchina per fissare successivamente i due capi alla bitta di bordo.
		b)	costituita da una coppia di cavi utilizzati per il rimorchio.
		c)	sono le cime di poppa disposte incrociate.
1.4.2.62			Quale condizione è necessaria affinché un'unità possa decidere di ormeggiarsi in sicurezza a due boe?
	X	a)	che le due boe siano ubicate una a proravia e l'altra a poppavia dell'unità navale.
		b)	quando le due boe sono disposte trasversalmente all'unità.
		c)	quando le due boe sono disposte entrambe a proravia dell'unità.
1.4.2.63			In figura a fianco è indicata un'unità all'ormeggio "all'inglese", come sono denominati i cavi di ormeggio indicati dalle frecce?
		a)	calumo.
		b)	mascone.
	X	c)	spring.



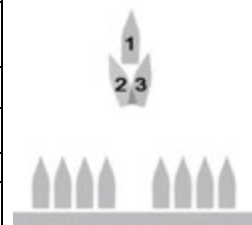
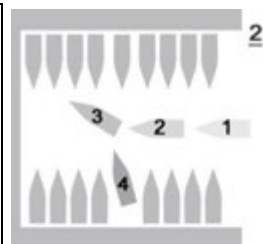
1.4.2.64		Con riferimento al disegno a fianco, con quale tipologia di cavi l'unità è ormeggiata?
	X	a) spring di poppa e spring di prua. b) traversino di poppa e straversino di prua. c) doppini.
1.4.2.65		L'unità raffigurata può ritenersi correttamente ormeggiata?
	x	a) sì, perché i due traversini la tengono accostata alla banchina. b) no, perché senza uno "spring" di prua e uno "spring" di poppa può merversi lungo l'asse longitudinale. c) no, perché ha bisognod ella "grippia".
1.4.2.66		Lo "spring" è:
	X	a) nome alternativo delle cime di ormeggio. b) un cavo opzionale che può essere messo per sicurezza. c) il cavo d'ormeggio che da prua o dalla poppa dell'imbarcazione corre sulla banchina verso il centro barca, essenziale nell'ormeggio "all'inglese".
1.4.2.67		Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va assicurata per prima?
	X	a) quella sulla bitta B. b) quella sulla bitta A. c) è indifferente.
1.4.2.68		Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va assicurata per prima?
	X	a) quella sulla bitta B. b) quella sulla bitta A. c) è indifferente.
1.4.2.69		Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va liberata per prima volendo lasciare la banchina?
	X	a) quella sulla bitta B b) quella sulla bitta A c) è indifferente
1.4.2.70		Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va liberata per prima volendo lasciare la banchina?
	X	a) quella sulla bitta B. b) quella sulla bitta A. c) è indifferente.
1.4.2.71		Il cavo di polipropilene è:
	X	a) impiegato solo per sagole galleggianti utilizzate per il salvataggio. b) adatto alle cime di ormeggio. c) adatto per le manovre delle unità a vela.
1.4.2.72		Il cavo di poliestere è utilizzato:
	X	a) per le cime di ormeggio. b) solo per sagole galleggianti utilizzate per il salvataggio. c) non è utilizzato.
1.4.2.73		La gassa d'amante è un nodo:



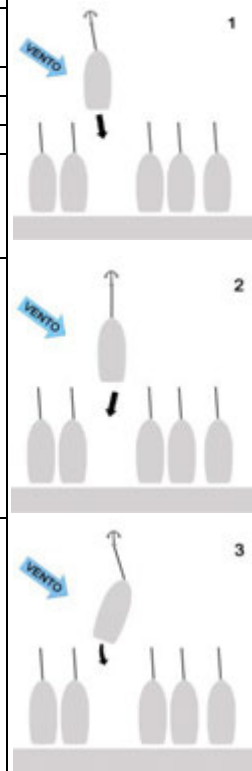
		a) utilizzato per unire due cavi aventi diverso diametro.
		b) che si usa per accorciare una cima di ormeggio.
	X	c) di grande tenuta, adatto per cavi di ormeggio.
1.4.2.74		Il nodo parlato:
	X	a) è utile per fissare i parabordi a pulpiti e draglie.
		b) si usa per accorciare una cima.
		c) adatto per assicurare l'ancora.
1.4.2.75		Cos'è la trappa (o drappa)?
	X	a) la cima che nei marina unisce la catenaria alla banchina e funge da ormeggio verso il largo.
		b) la cima che nei marina unisce la catenaria alla banchina e funge da ormeggio verso il largo.
		c) un sinonimo per indicare la grippia.
1.4.3		4C - MANOVRE - 27
1.4.3.1		Come avvalersi del " <i>bow truster</i> " intendendo ormeggiarsi in banchina sul proprio lato dritto?
		a) in accosto a sinistra, in modo da favorire la traslazione dell'unità parallelamente alla banchina.
	X	b) in accosto a dritta, in modo da favorire la traslazione dell'unità parallelamente alla banchina.
		c) non va mai azionato durante la manovra d'ormeggio.
1.4.3.2		Qual è lo strumento utilizzato per misurare la velocità delle unità?
	x	a) solcometro.
		b) anemometro.
		c) ecoscandaglio.
1.4.3.3		Dovendo accostare di poppa, con un'unità munita di una sola elica destrorsa, quale manovra conviene:
		a) la manovra n. 1.
	X	b) la manovra n. 2.
		c) è indifferente.
1.4.3.4		Dovendo accostare di poppa con un'unità munita di una sola elica sinistrorsa, quale manovra conviene rispetto a quelle proposte nelle figure:
	X	a) la manovra n. 1.
		b) la manovra n. 2.
		c) è indifferente.



1.4.3.5			Dovendo raggiungere la banchina con la poppa a bordo di una unità dotata di una sola elica sinistrorsa, è più conveniente assumere quale posizione di partenza:
		a)	la posizione 1.
		b)	la posizione 2.
	X	c)	la posizione 3.
1.4.3.6			Dovendo raggiungere la banchina con la poppa a bordo di una unità dotata di una sola elica destrorsa, è più conveniente assumere quale posizione di partenza:
		a)	la posizione 1.
	X	b)	la posizione 2.
		c)	la posizione 3.
1.4.3.7			Per effettuare un corretto accosto di poppa alla banchina:
		a)	si retrocede perpendicolarmente alla banchina presentando il mascone e correggendo solo col timone.
	X	b)	con elica sinistrorsa, si retrocede perpendicolarmente alla banchina presentando il giardinetto di dritta alla banchina.
		c)	con elica destrorsa, si retrocede perpendicolarmente alla banchina correggendo con il timone a sinistra.
1.4.3.8			L'operazione di avvicinamento a una banchina o a un galleggiante è conosciuta sotto il nome di:
		a)	tonneggio.
	X	b)	attracco.
		c)	bordeggio.
1.4.3.9			Per accostarsi di fianco (all'inglese) a una banchina con un'unità dotata di un'elica destrorsa:
		a)	se aziono il motore in marcia indietro avvicino la prua alla banchina.
		b)	l'unità si muove parallelamente alla banchina.
	X	c)	con la banchina a sinistra, si dà marcia indietro con il mascone di sinistra alla banchina, avvicinando la poppa e arrestando l'abbrivio.
1.4.3.10			Volendo ruotare sul posto da fermo, sfruttando contemporaneamente gli effetti evolutivi di elica e timone:
		a)	in marcia avanti, non agisce la corrente respinta sul timone.
	X	b)	con elica sinistrorsa, in marcia avanti mettiamo il timone a dritta, accostando decisamente a dritta.
		c)	con elica destrorsa, in marcia indietro mettiamo il timone a dritta.
1.4.3.11			Per assicurare l'unità ad un gavitello, ci si lega:
	X	a)	alla cima sotto il gavitello.
		b)	all'anello sulla sommità del gavitello.
		c)	come mi conviene indifferentemente, in quanto sono valide entrambe le soluzioni di cui alle risposte suddette.
1.4.3.12			Come si misura la lunghezza di un rimorchio?
		a)	dalla prora del rimorchiatore alla prora dell'ultima unità rimorchiata.



	X	b)	dalla poppa del rimorchiatore alla poppa dell'ultima unità rimorchiata.
		c)	dalla prora del rimorchiatore alla poppa dell'ultima unità rimorchiata.
1.4.3.13			In avvicinamento in una rada, si deve:
		a)	tenere il motore con la marcia inserita al minimo dei giri
	X	b)	procedere con cautela, se necessario inserendo e disinserendo la marcia per garantire una velocità contenuta
		c)	non ci sono limiti di velocità
1.4.3.14			Nella situazione di vento illustrata, qual è la manovra di approccio alla banchina più corretto?
	X	a)	immagine 1
		b)	immagine 2
		c)	immagine 3
1.4.3.15			Navigando all'interno di una rada, si deve tenere conto:
	X	a)	che l'onda formata dalla propria imbarcazione può creare una situazione di disturbo o pericolo per le altre unità all'ancora.
		b)	che è opportuno transitare sempre in prossimità della poppa delle unità all'ancora.
		c)	che le manovre effettuate in velocità rendono più evidenti le proprie intenzioni.
1.4.3.16			Relativamente ad un motore fuoribordo, bisogna sapere che:
	X	a)	regolando con il "TRIM" il piede verso l'alto si determina un'elevazione della prora rispetto alla superficie del mare.
		b)	i cilindri sono raffreddati ad aria.
		c)	regolando con il "TRIM" il piede verso l'alto si determina un'abbassamento della prora rispetto alla superficie del mare.
1.4.3.17			Quando il TRIM è tutto basso si dice che l'assetto è:
		a)	tutto in positivo e serve ad alzare la prua con mare formato in poppa.
	X	b)	tutto in negativo e serve per dare maggiore spinta iniziale per raggiungere l'assetto di planata.
		c)	neutrale.
1.4.3.18			Ci troviamo in una condizione di rotta di collisione; di norma, l'unità con diritto di precedenza deve:
		a)	accelerare con la propria unità in modo da scapolare quanto prima possibile l'altra unità che ha dato la precedenza.
		b)	ridurre la velocità.



	X	c)	mantenere rotta e velocità costante, accertandosi che l'altra unità dia la precedenza.
1.4.3.19			Come bisogna presentarsi nella manovra per la presa di gavitello?
		a)	sopravvento al gavitello.
		b)	con vento al traverso e gavitello di prora.
	X	c)	sottovento al gavitello.
1.4.3.20			L'ancora galleggiante:
	X	a)	serve a limitare l'intraversamento dell'unità.
		b)	non serve utilizzarla in caso di cattivo tempo.
		c)	serve a recuperare a bordo l'ancora incattivita.
1.4.3.21			L'ancora galleggiante:
		a)	è utilizzata in assenza di deriva e scarroccio.
	X	b)	non è adatta all'utilizzo in prossimità della costa sottovento.
		c)	non è adatta con profondità del mare troppo elevate.
1.4.3.22			L'utilizzo dell'ancora galleggiante è vantaggioso in caso di:
		a)	profondità troppo elevate e in assenza di deriva e scarroccio.
	X	b)	profondità troppo elevate e in presenza di scarroccio.
		c)	profondità troppo elevate e in presenza di deriva.
1.4.3.23			Generalmente, la funzione del "TRIM" in un motore fuoribordo determina l'innalzamento della prua dell'unità per un angolo compreso tra la superficie del mare e il piano:
		a)	laterale dell'unità stessa.
		b)	trasversale dell'unità stessa.
	X	c)	orizzontale dell'unità stessa.
1.4.3.24	X		In generale il solcometro (comunemente detto anche log):
		a)	fornisce il dato di velocità e di cammino percorso in un dato tempo.
		b)	misura il solco lasciato dalla carena della nave nel suo moto in avanti.
		c)	è un contachilometri percorsi che li trasforma in miglia.
1.4.3.25			Lo scandaglio elettronico è denominato:
		a)	solcometro.
	X	b)	ecoscandaglio.
		c)	elettro-scandaglio.
1.4.3.26			Quando il dato della velocità fornito dal solcometro (comunemente detto anche log) non è attendibile:
		a)	in caso di presenza di vento.
	X	b)	in caso di presenza di corrente.
		c)	non è vero, è sempre attendibile perché tiene conto di deriva e scarroccio.
1.4.3.27			Il solcometro (comunemente detto anche log) misura la velocità:
	X	a)	propria o propulsiva, cioè quella prodotta dalle eliche.
		b)	rispetto alla superficie dell'acqua.
		c)	effettiva, cioè quella rispetto al fondo del mare.
			fine Manovre
1.5			5 - COLREG - 247
1.5.1.1			Un'unità a motore, di lunghezza inferiore a 50 metri, che stia effettuando una normale ordinaria navigazione notturna, deve mostrare (individuare la combinazione corretta):
		a)	testa d'albero Bianco, a dritta Verde, a sinistra Rosso, coronamento Giallo.

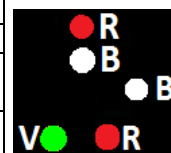
	X	b)	testa d'albero Bianco, a dritta Verde, a sinistra Rosso, coronamento Bianco.
		c)	testa d'albero Rosso, a dritta Bianco, a sinistra Verde, coronamento Rosso.
1.5.1.2			Un peschereccio intento alla pesca a strascico, di giorno mostra:
		a)	un bicono con le basi unite.
		b)	un cono.
	X	c)	un bicono con i vertici uniti.
1.5.1.3			Una nave a cuscino d'aria in navigazione dislocante; di notte mostra:
	X	a)	i fanali prescritti per la nave a propulsione meccanica.
		b)	un fanale giallo a luce fissa visibile a 360 gradi.
		c)	un fanale giallo lampeggiante visibile a 360 gradi.
1.5.1.4			Il settore visibile del fanale di coronamento è ampio:
		a)	112,5 gradi.
		b)	135 gradi.
	X	c)	225 gradi.
1.5.1.5			Qual è l'ampiezza dell'arco di orizzonte in cui è visibile la luce ininterrotta di un fanale laterale di un'unità navale in navigazione?
		a)	22°,5.
	X	b)	112°,5.
		c)	135°.
1.5.1.6			Un'imbarcazione da diporto, in navigazione diurna entro 3 miglia dalla costa, cosa può utilizzare per segnalare la sua posizione in sostituzione dei fanali regolamentari?
	X	a)	una torcia di sicurezza a luce bianca.
		b)	fanale in testa d'albero con luce di colore rosso.
		c)	fuochi a mano a luce rossa, da usare all'occorrenza.
1.5.1.7			Il fascio luminoso del fanale di coronamento in navigazione notturna è:
		a)	ampio 135 gradi verso prora, centrato sull'asse longitudinale.
	X	b)	ampio 135 gradi verso poppa, centrato sull'asse longitudinale.
		c)	ampio 225 gradi verso poppa, centrato sull'asse longitudinale.
1.5.1.8			I fanali laterali hanno un settore di visibilità ampio:
		a)	112,5 gradi misurati a partire dall'asse longitudinale dell'unità verso proravia a dritta e a sinistra.
	X	b)	112,5 gradi misurati a partire dall'asse longitudinale dell'unità verso poppavia a dritta e a sinistra.
		c)	122,5 gradi misurati a partire dall'asse longitudinale dell'unità verso poppavia a dritta e a sinistra.
1.5.1.9			Siamo in navigazione diurna a bordo della nostra imbarcazione quando rileviamo un'unità che presenta un cono disposto come in figura a fianco: cosa indica questo segnale?
	X	a)	un'unità che procede contemporaneamente a vela e a motore.
		b)	un'unità da diporto intenta alla pesca sportiva.
		c)	un'unità che non governa, con abbrivio.
1.5.1.10			Una nave all'ancora di giorno deve mostrare:
	X	a)	un pallone nero.
		b)	un cilindro a prora.
		c)	un cono a prora con il vertice in alto.
1.5.1.11			La luce di un fanale di testa d'albero è di colore:
		a)	verde.
		b)	rosso.
	X	c)	bianco.







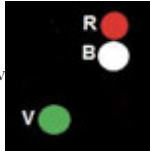




1.5.1.12		Il secondo fanale in testa d'albero ha un settore di visibilità di:
	X	a) 225 gradi orientato verso poppa, centrato sull'asse longitudinale. b) 225 gradi orientato verso prora, centrato sull'asse longitudinale. c) 135 gradi orientato verso prora, centrato sull'asse longitudinale.
1.5.1.13		L'unità intenta alla pesca, quando è in navigazione, deve lasciar libera la rotta:
	X	a) all'imbarcazione da diporto. b) all'unità propulsa a vela. c) ad una nave con manovrabilità limitata.
1.5.1.14		In navigazione notturna, le unità da diporto hanno precedenza rispetto a navi che mostrano luci speciali previste dal Regolamento per prevenire gli abbordi in Mare - Colreg?
	X	a) in alcuni casi. b) quando a bordo c'è necessità di rientrare in porto. c) mai.
1.5.1.15		Quali unità da diporto al posto dei fanali regolamentari di navigazione possono utilizzare di notte una torcia bianca?
	X	a) le unità da diporto che navigano con velocità inferiore a 10 nodi. b) i natanti da diporto a motore di lunghezza fuori tutto inferiore a 7.5 metri. c) i natanti da diporto a vela di lunghezza inferiore a 7 metri.
1.5.1.16		Un'unità a propulsione meccanica in navigazione deve lasciare libera la rotta ad una unità che non governa?
	X	a) sì, sempre. b) solo se l'unità che non governa si trova a dritta. c) no, in nessun caso.
1.5.1.17		La luce del fanale di coronamento di un'unità a rimorchio è di colore:
	X	a) giallo. b) bianco. c) rosso.
1.5.1.18		I fanali mostrati da una nave a motore di lunghezza uguale o superiore a 50 metri con rimorchio di lunghezza sino a 200 metri:
	X	a) sono riportati nel Colreg. b) sono raddoppiati rispetto a quelli ordinari. c) prevedono una luce lampeggiante gialla.
1.5.1.19		Quali fanali mostra una nave di lunghezza uguale o superiore ai 50 m. che sia incagliata?
	X	a) i fanali aggiuntivi come stabilito dal Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare - Colreg. b) una palla nera. c) una luce lampeggiante gialla.
1.5.1.20		Quali fanali mostra la nave a motore di lunghezza uguale o superiore a 50 metri con rimorchio di lunghezza superiore a 200 metri?
	X	a) una luce lampeggiante gialla b) i soli fanali di entrambi le unità. c) i fanali aggiuntivi sulla nave che rimorchia, come stabilito dal Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare - Colreg.
1.5.1.21		I segnali diurni della nave con manovrabilità limitata, intenta a dragare o in operazioni subacquee sono:
		a) definiti dal Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare - Colreg. b) suoni emessi a distanza regolare. c) gli stessi della nave da pesca a strascico.
1.5.1.22		Il rilevamento non cambia e la distanza diminuisce; significa che:
	X	a) ci si sta allontanando dall'altra unità. b) c'è rischio di collisione con l'altra unità.

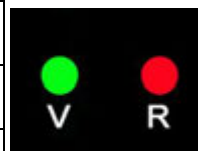
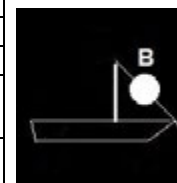
		c) si naviga su rotte parallele rispetto all'altra unità.
1.5.1.23	X	I fanali di navigazione devono essere accesi: a) al tramonto ed in condizioni di scarsa visibilità. b) solo di notte. c) sempre.
1.5.1.24	X	Una nave rimorchiata, quando in navigazione notturna, mostra: a) acceso, solo il fanale di coronamento. b) accesi, i fanali di via e di coronamento. c) accesi, i 2 fanali rossi.
1.5.1.25	X	Quali segnali mostra una nave di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, condizionata dalla propria immersione? a) un cono nero con la punta rivolta verso il basso. b) un fanale lampeggiante rosso. c) i fanali e i segnali stabiliti dal Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare - Colreg.
1.5.1.26	X	I fanali regolamentari di navigazione sono prescritti: a) solo a navi e imbarcazioni da diporto, sono esclusi i natanti da diporto. b) in ogni caso, se l'unità viene impiegata in navigazione in ore notturne, conformemente al Regolamento per Prevenire gli abbordi in Mare - Colreg. c) per l'unità di lunghezza uguale o superiore a 12 metri, qualunque sia l'abilitazione alla navigazione.
1.5.1.27	X	I fanali di navigazione sono prescritti per le unità da diporto? a) sì, per le unità da diporto in navigazione oltre 6 miglia dalla costa. b) sì, per tutte le unità da diporto (natanti, imbarcazione e navi) indipendentemente dal tipo di navigazione effettuata. c) sì, per le unità da diporto in navigazione oltre 1 miglio dalla costa.
1.5.1.28	X	La portata dei fanali laterali di un'unità di lunghezza uguale o superiore a 12 metri ma inferiore a 50 metri è di: a) 2 miglia. b) 1,5 miglia. c) 2,5 miglia.
1.5.1.29	X	Una nave a propulsione meccanica lunga 280 metri, quanti fanali di testa d'albero espone? a) 2. b) 1. c) 3, uno ogni 100 metri di lunghezza ovvero frazione di essa superiore a 50 metri nell'ultimo tratto di lunghezza se minore di 100 metri.
1.5.1.30	X	L'ampiezza angolare complessiva data dalla somma dei settori di visibilità dei "fanali laterali" è di: a) 225 gradi verso poppa, centrata sull'asse longitudinale. b) 225 gradi verso prora, centrata sull'asse longitudinale. c) 135 gradi verso poppa, centrata sull'asse longitudinale.
1.5.1.31	X	La nave può utilizzare i fanali di servizio per illuminare i ponti quando: a) si trovi all'ancora. b) si trovi in navigazione in bassi fondali e vincolata dal proprio pescaggio. c) si trovi in navigazione in acque ristrette.
1.5.1.32	X	Un cono aggiuntivo con il vertice verso l'alto è mostrato nella direzione dell'attrezzo dal peschereccio non a strascico che è in attività con un attrezzo esterno che si estenda più di: a) 50 metri. b) 150 metri. c) 100 metri.

1.5.1.33		I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una nave:
	X	a) da pesca di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, che è intenta alla pesca a strascico, che dirige a sinistra dell'osservatore.
		b) da pesca, di lunghezza inferiore a 50 metri, che è intenta alla pesca non a strascico che dirige a dritta dell'osservatore.
		c) a motore che sta mostrando il fianco di dritta e che sta dirigendo a sinistra dell'osservatore.
1.5.1.34		In aggiunta ai fanali prescritti per la nave a propulsione meccanica in navigazione, una nave a cuscino d'aria deve mostrare:
	X	a) 1 fanale giallo, lampeggiante, visibile per tutto l'orizzonte, se l'unità opera in assetto non dislocante.
		b) 1 fanale giallo, lampeggiante, visibile per tutto l'orizzonte, se l'unità opera in assetto dislocante.
		c) indifferentemente dall'assetto, 1 fanale giallo, lampeggiante, visibile esattamente come il fanale di testa d'albero.
1.5.1.35		In navigazione notturna si accendono a bordo:
		a) i fari che illuminano il ponte.
		b) le mede regolamentari.
	X	c) i fanali regolamentari.
1.5.1.36		Sulle fiancate di un'unità in navigazione sono accesi i seguenti fanali:
	X	a) verde a dritta e rosso a sinistra.
		b) in funzione del tipo di unità da diporto, rileviamo: verde a dritta o a sinistra e rosso a dritta o a sinistra.
		c) verde a sinistra e rosso a dritta.
1.5.1.37		In navigazione notturna, un'unità da diporto a motore di lunghezza fuori tutto di 45 metri deve obbligatoriamente mostrare:
	X	a) sia il fanale bianco di testa d'albero, sia i fanali di via laterali e sia il fanale di coronamento.
		b) accendere solo i fanali di via laterali ed il fanale di coronamento.
		c) accendere solo il fanale di testa d'albero ed i fanali di via laterali.
1.5.1.38		Un'unità a motore di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, cosa deve accendere in più rispetto ad una di lunghezza inferiore a 50 metri?
		a) una seconda serie di fanali laterali disposti più a prora dei primi.
		b) un fanale bianco più alto rispetto a quello di testa d'albero e a poppavia del primo, visibile per 360 gradi.
	X	c) un fanale bianco più alto rispetto a quello di testa d'albero e a poppavia, visibile per 225 gradi.
1.5.1.39		Un'unità in navigazione notturna a vela ha l'obbligo di accendere:
	X	a) fanali di via laterali e fanale di coronamento.
		b) fanali di via laterali, 2 fanali ripetitori verde sopra e rosso sotto visibili per 360 gradi e fanale di coronamento.
		c) fanali di via laterale, fanale di testa d'albero, fanali ripetitori e fanale di coronamento.
1.5.1.40		Il settore di visibilità dei fanali ripetitori (o facoltativi) rosso e verde che mostrano sull'albero alcune unità a vela è di:
		a) è pari a 112,5 gradi.
	X	b) è pari a 360 gradi.
		c) è pari a 225 gradi.
1.5.1.41		Il fanale rappresentato in figura a fianco indica un'unità:
		a) intenta alla pesca non a strascico, i cui attrezzi si estendono fuoribordo per meno di 150 metri, che dirige verso l'osservatore.
		b) intenta alla pesca a strascico, i cui attrezzi si estendono fuoribordo per più di 150 metri, che dirige verso l'osservatore.

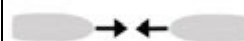


	X	c)	intenta alla pesca non a strascico, i cui attrezzi si estendono fuoribordo per più di 150 metri, che dirige verso l'osservatore.	
1.5.1.42			Il fanale rappresentato in figura a fianco indica un'unità:	
	X	a)	di lunghezza inferiore a 50 metri, intenta alla pesca a strascico, che dirige verso l'osservatore.	
		b)	di lunghezza inferiore a 50 metri, intenta alla pesca non a strascico, che dirige verso l'osservatore.	
		c)	a vela con i fanali facoltativi d'albero che dirige verso l'osservatore.	
1.5.1.43			I fanali rappresentati in figura a fianco indicano un'unità:	
		a)	a motore di lunghezza uguale o superiore a 50 metri che mostra la dritta.	
	X	b)	a motore di lunghezza inferiore a 50 metri che mostra la dritta.	
		c)	a vela che mostra la dritta.	
1.5.1.44			I fanali rappresentati in figura a fianco indicano un'unità:	
		a)	a motore, di lunghezza inferiore a 50 metri, che mostra la prora.	
		b)	a vela, che mostra la prora.	
	X	c)	a motore, di lunghezza inferiore a 20 metri, che mostra la prora.	
1.5.1.45			I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una imbarcazione:	
		a)	a propulsione meccanica, con fanali facoltativi.	
		b)	condizionata dalla propria immersione.	
	X	c)	a vela con fanali facoltativi, che mostra la poppa.	
1.5.1.46			Una nave pilota mostra:	
		a)	una palla nera.	
		b)	un fanale lampeggiante rosso.	
	X	c)	i fanali e i segnali stabiliti dal Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare - Colreg.	
1.5.1.47			Il fanale rappresentato in figura a fianco indica una:	
		a)	nave da pesca non a strascico, senza abbrivio in attesa sul punto.	
		b)	nave pilota, senza abbrivio.	
	X	c)	nave a vela che mostra la sinistra.	
1.5.1.48			I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una:	
		a)	nave da pesca a strascico, senza abbrivio.	
	X	b)	nave da pesca non a strascico, senza abbrivio.	
		c)	nave pilota, senza abbrivio.	
1.5.1.49			I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una:	
	X	a)	nave da pesca non a strascico, con abbrivio, vista sul suo lato dritto.	
		b)	unità navale pilota in navigazione che mostra il suo lato dritto.	
		c)	nave da pesca non a strascico, con abbrivio, avente un attrezzo esterno che si estende orizzontalmente fuoribordo per una distanza superiore a 150 metri.	
1.5.1.50			I fanali rappresentati in figura a fianco indicano:	
		a)	un peschereccio, intento alla pesca a strascico, con le reti fuoribordo per meno di 150 metri e che dirige a dritta dell'osservatore.	
		b)	un peschereccio, intento alla pesca non a strascico, con le reti fuoribordo per meno di 150 metri e che dirige a dritta dell'osservatore.	
	X	c)	un peschereccio, intento alla pesca non a strascico, con le reti fuoribordo per più di 150 metri e che dirige a dritta dell'osservatore.	
1.5.1.51			Il fanale rappresentato in figura a fianco indica:	
		a)	un'unità a motore che mostra la dritta.	
		b)	un'unità da pesca a strascico senza abbrivio.	
	X	c)	un'unità a vela che mostra la dritta.	

1.5.1.52		I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una nave:
	X	a) rimorchiata che mostra la sinistra. b) da pesca a strascico, che mostra la sinistra. c) a vela, con fanali ripetitori, che mostra la sinistra.
1.5.1.53		Il segnale diurno rappresentato in figura a fianco indica:
	X	a) una nave condizionata dalla propria immersione. b) una nave con manovrabilità limitata, con un lato ostruito. c) una nave da pesca che opera con attrezzi non a strascico estesi fuori bordo per più di 150 metri.
1.5.1.54		Il segnale diurno rappresentato in figura a fianco indica:
	X	a) una unità incagliata. b) una unità alla fonda. c) una unità che non governa.
1.5.1.55		Il segnale diurno rappresentato in figura a fianco indica:
	X	a) una unità incagliata. b) una unità alla fonda. c) un'unità a vela che naviga anche a motore.
1.5.1.56		Quando è previsto che i fanali di navigazione devono essere mantenuti accesi?
	X	a) dalle ore 20:00 alle ore 06:00. b) dal tramonto al sorgere del sole e dal sorgere del sole al tramonto in caso di visibilità ridotta, nonché in tutte le altre circostanze in cui lo si ritiene necessario. c) dalle ore 20:30 alle ore 06:30.
1.5.1.57		Quella mostrata in figura:
	X	a) è una unità alla fonda di lunghezza inferiore a 50 metri. b) un'unità a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 50 metri in navigazione. c) un'unità alla fonda di lunghezza superiore a 50 metri.
1.5.1.58		Di quale unità si tratta?
	X	a) nave con pilota a bordo, vista di prua. b) un'unità navale da pesca intenta allo strascico vista di prua. c) un'unità a vela in navigazione, di lunghezza inferiore a 20 metri, vista di prua.
1.5.1.59		Di quale unità si tratta?
	X	a) un'unità a vela in navigazione, di lunghezza pari o superiore a 20 metri, vista di prua. b) un'unità a motore in navigazione, di lunghezza pari o superiore a 50 metri, vista di prua. c) un'unità a motore in navigazione, di lunghezza inferiore a 50 metri, vista di prua.
1.5.1.60		Un'unità di lunghezza inferiore a 50 metri, che pesca a strascico, con abbrivio, quali segnali diurni deve mostrare?
	X	a) due coni con i vertici uniti in linea verticale l'uno sull'altro. b) due coni con i vertici opposti in linea verticale l'uno sull'altro. c) due palloni uniti in linea verticale l'uno sull'altro.
1.5.1.61		Quali fanali deve mostrare un'unità a vela di lunghezza superiore a 20 metri in navigazione?

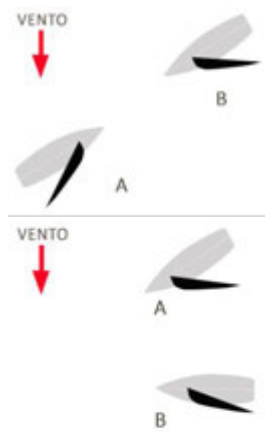


		a) un unico fanale combinato che assolva le funzioni di fanale di coronamento e di rimorchio.
	X	b) i fanali laterali e il fanale di poppa.
		c) il fanale di testa d'albero e il fanale di poppa. Questi possono essere combinati tra loro in unico fanale.
1.5.1.62		L'elenco completo dei fanali mostrati dalle navi è indicato:
		a) negli Avvisi ai Naviganti.
	X	b) nel Colreg.
		c) nel Codice della nautica da diporto.
1.5.1.63		I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una nave:
		a) da pesca di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, che è intenta alla pesca a strascico, che dirige a sinistra dell'osservatore.
		b) da pesca, di lunghezza inferiore a 50 metri, che è intenta alla pesca non a strascico che dirige a dritta dell'osservatore.
	X	c) a motore, di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, che sta dirigendo a sinistra dell'osservatore.
1.5.1.64		Due unità a propulsione meccanica che stanno navigando, come da figura a fianco, in situazione di rotte opposte con rischio di abbordaggio, in che modo si devono comportare?
	X	a) ciascuna di esse accosta a dritta.
		b) l'unità di sinistra accosta a dritta, cedendo il passo all'altra nave.
		c) accostano dallo stesso lato per compiere un giro intero e ritornare sulla propria rotta.
1.5.1.65		Qual è la norma che disciplina la materia degli abbordi in mare?
		a) Il Codice della Navigazione e il suo Regolamento di esecuzione.
		b) Le Ordinanze emanate dalla Autorità Marittima.
	X	c) Il Regolamento Internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, noto come COLREG '72.
1.5.1.66		Ai sensi della COLREG '72, cosa indica l'espressione " <i>visibilità ridotta</i> "?
	X	a) ogni condizione in cui la visibilità è ridotta da nebbia, bruma, caduta di neve, violenti acquazzoni, tempeste di sabbia o qualsiasi altro evento simile.
		b) ogni condizione in cui la visibilità risulta inferiore a 12 miglia nautiche.
		c) ogni condizione in cui è necessario utilizzare i sistemi di ausilio alla navigazione (es. radar ed ecoscandaglio).
1.5.1.67		Ogni manovra intrapresa allo scopo di evitare una collisione, se le circostanze del caso lo permettono, deve essere eseguita:
	X	a) con decisione e ampio margine di tempo e con il dovuto rispetto all'osservanza delle buone regole dell'arte marinara.
		b) solo quando le due unità seguono rotte opposte.
		c) solo quando le due unità sono raggiungenti.
1.5.1.68		Ogni cambiamento di rotta e/o di velocità atto ad evitare una collisione, se le circostanze del caso lo consentono, deve:
		a) essere eseguito in più e successive brevi variazioni per non creare timore all'altra unità navale che la osserva visualmente o con il radar.
		b) essere effettuato con successive variazioni non superiori a 5° di rotta o di 1 nodo di velocità.
	X	c) essere abbastanza ampio da risultare evidente all'altra unità navale che la osserva visualmente o con il radar.
1.5.1.69		Per quanto concerne la navigazione delle unità navali all'interno di uno schema di separazione del traffico, come nello stretto di Messina, quale tra queste affermazioni è corretta?
	X	a) l'unità di lunghezza inferiore a 20 metri o l'unità a vela non deve intralciare il passaggio di una nave a propulsione meccanica che segue lo schema di separazione del traffico.

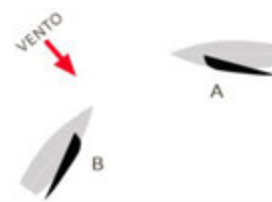
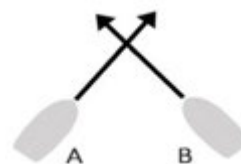


		b)	l'unità di lunghezza inferiore a 20 metri o l'unità a vela deve effettuare ogni cambiamento di rotta e/o di velocità con successive variazioni non superiori a 5° di rotta o di 1 nodo di velocità.
		c)	l'unità di lunghezza superiore a 24 metri o l'unità a vela deve effettuare ogni cambiamento di rotta e/o di velocità con successive variazioni non superiori a 5° di rotta o di 1 nodo di velocità.
1.5.1.70			Quando due unità a vela si avvicinano una all'altra prendendo il vento da lati diversi, così da correre il rischio di una collisione:
		a)	l'unità che ha la maggiore superficie velica deve lasciare libera la rotta all'altra.
		b)	l'unità che ha il vento sulla sua dritta deve lasciare libera la rotta all'altra.
	X	c)	l'unità che ha il vento sulla sua sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra.
1.5.1.71			Quando due unità navali a vela si avvicinano una all'altra prendendo il vento dallo stesso lato, così da correre il rischio di una collisione:
	X	a)	l'unità che è sopravento deve lasciare libera la rotta a quella che è sottovento.
		b)	l'unità che è sottovento deve lasciare libera la rotta a quella che è sopravento.
		c)	l'unità che ha la maggiore superficie velica deve lasciare libera la rotta all'altra.
1.5.1.72			Quale affermazione è corretta?
	X	a)	un'unità che ha difficoltà di manovra deve lasciare libera la rotta ad un'unità navale che non governa.
		b)	un'unità che ha difficoltà di manovra deve lasciare libera la rotta ad un'unità a vela.
		c)	un'unità navale che ha difficoltà di manovra deve lasciare libera la rotta ad un'unità navale impegnata in operazioni di pesca.
1.5.1.73			Per quanto concerne la situazione di rotte incrociate, implicanti un pericolo di collisione, tra due unità a propulsione meccanica:
		a)	l'unità che vede l'altra sulla propria sinistra deve lasciarle libera la rotta e, quando le circostanze lo permettono, deve evitare di passarle di poppa.
	X	b)	l'unità che vede l'altra sulla propria dritta deve lasciarle libera la rotta e, quando le circostanze lo permettono, deve evitare di passarle di prora.
		c)	l'unità che vede l'altra sulla propria dritta deve incrementare la propria velocità e garantire un adeguato servizio di vedetta.
1.5.1.74			In caso di visibilità limitata:
	X	a)	ogni unità deve procedere a una velocità di sicurezza relativa alle circostanze del momento e alle condizioni di visibilità.
		b)	ogni unità deve procedere ad una velocità di crociera non inferiore ai 10 nodi e con il servizio di vedetta attivato.
		c)	ogni unità deve procedere a una velocità di crociera non inferiore agli 8 nodi e con il servizio di vedetta attivato.
1.5.1.75			Per quanto concerne l'ambito di applicazione delle regole relative ai fanali:
	X	a)	dal tramonto al sorgere del sole le unità non devono mostrare nessun'altra luce che possa essere confusa con i fanali prescritti dal COLREG.
		b)	dalle ore 08:00 alle ore 17:00 le unità non devono mostrare nessun'altra luce che possa essere confusa con i fanali prescritti dal COLREG.
		c)	dalle ore 08:00 alle ore 19:00 le unità non devono mostrare nessun'altra luce che possa essere confusa con i fanali prescritti dal COLREG.
1.5.1.76			Per quanto concerne l'ambito di applicazione delle regole relative ai fanali:
		a)	in caso di navigazione in prossimità di bassi fondali i fanali prescritti dal COLREG devono obbligatoriamente essere esposti anche dal sorgere del sole al tramonto.
		b)	in caso di navigazione in prossimità di schemi di separazione del traffico, come nello Stretto di Messina, i fanali prescritti dal COLREG devono obbligatoriamente essere esposti anche dal sorgere del sole al tramonto.
	X	c)	in caso di visibilità ridotta e in tutte le altre circostanze, se lo si ritiene necessario, i fanali prescritti dal COLREG devono essere esposti anche dal sorgere del sole al tramonto.

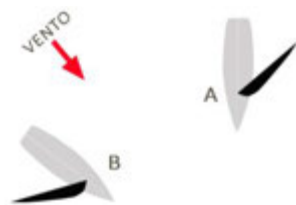
1.5.1.77		Di quale apparecchiatura per i segnali sonori deve essere munita un'unità di lunghezza inferiore a 12 metri?
	X	a) Non sussiste un obbligo, sotto i 12 metri l'unità deve essere fornita di un mezzo in grado di produrre un efficace segnale sonoro.
		b) un fischio.
		c) una campana.
1.5.1.78		Per quanto concerne i segnali di pericolo che un'unità deve usare o mostrare quando ha necessità di soccorso o è in pericolo, quale tra queste affermazioni è corretta?
	X	a) può utilizzare un suono continuo emesso da qualsiasi apparecchiatura per segnali da nebbia.
		b) può compiere tre accostate a dritta e tre a sinistra.
		c) può compiere un'intera curva di evoluzione, accostando esclusivamente a dritta, per ritornare in prossimità del punto di partenza.
1.5.1.79		Quale delle due unità a vela è tenuta a lasciare libera la rotta all'altra?
		a) l'unità B, che prende il vento sulla dritta, deve lasciare libera la rotta all'unità A.
		b) entrambe mantengono la rotta inalterata.
	X	c) l'unità A, che ha il vento sulla sinistra, deve lasciare libera la rotta all'unità B.
1.5.1.80		Prendendo il vento dallo stesso lato, quale delle due unità a vela è tenuta a lasciare libera la rotta all'altra?
	X	a) l'unità A, che è sopravvento, deve lasciare libera la rotta all'unità B, che è sottovento.
		b) l'unità B, che è sopravvento, deve lasciare libera la rotta all'unità A, che è sottovento.
		c) entrambe mantengono la rotta inalterata.
1.5.1.81		La "nave raggiungente" si riconosce di notte perchè:
		a) si trova nel raggio del fanale di via di quella che la precede.
		b) raggiunge un'altra nave su una rotta di collisione.
	X	c) si trova nel raggio del fanale di coronamento di quella che la precede.
1.5.1.82		Si è in presenza di rotta di collisione, in caso di rotte convergenti, quando:
		a) il rilevamento aumenta.
		b) il rilevamento diminuisce.
	X	c) il rilevamento rimane costante e la distanza diminuisce.
1.5.1.83		Una unità, raggiungente un'altra unità:
	X	a) deve lasciare libera la rotta alla nave raggiunta.
		b) deve segnalare l'intenzione di voler sorpassare e la nave raggiunta è obbligata a cedere la rotta.
		c) deve emettere 4 suoni brevi.
1.5.1.84		In presenza di nebbia, che segnali sonori deve emettere una nave a motore in navigazione con abbrivio?
		a) 2 fischi brevi ad intervalli non superiori a 2 minuti.
	X	b) 1 fischio prolungato ad intervalli non superiori a 2 minuti.
		c) 2 fischi prolungati ad intervalli non superiori a 2 minuti.
1.5.1.85		Una nave a propulsione meccanica in navigazione segnala, ad altre unità in vista, un'accostata a dritta con:
	X	a) 1 suono breve emesso con un fischio.
		b) 1 suono breve ed 1 suono prolungato emessi con un fischio.
		c) 2 suoni brevi emessi con un fischio.
1.5.1.86		Una unità raggiungente che emette 2 segnali sonori prolungati e 2 brevi, sta segnalando all'unità raggiunta che ha l'intenzione di:
	X	a) superarla sulla sinistra.



		b) non superarla.
		c) superarla sulla dritta.
1.5.1.87		Una nave a propulsione meccanica che si trovi in navigazione, come segnala un'accostata a sinistra?
	X	a) con 2 suoni brevi emessi con il fischio.
		b) con 2 suoni prolungati emessi con il fischio.
		c) con 1 suono breve ed 1 prolungato emessi con il fischio.
1.5.1.88		L'unità intenta alla pesca, quando è in navigazione, deve lasciar libera la rotta:
		a) all'imbarcazione da diporto.
		b) all'unità propulsa a vela.
	X	c) a una nave con manovrabilità limitata.
1.5.1.89		In figura a fianco sono rappresentate due unità da diporto propulse a motore: quale delle due ha il dovere di manovrare?
	X	a) l'unità A accosta a dritta e passa a poppa della B.
		b) l'unità B accosta a dritta e passa a poppa della A.
		c) accostano a dritta entrambe.
1.5.1.90		Una draga intenta a dragare è considerabile come una:
	X	a) nave con manovrabilità limitata.
		b) nave condizionata dalla sua immersione.
		c) nave che non governa.
1.5.1.91		Il rilevamento non cambia e la distanza diminuisce; significa che:
		a) ci si sta allontanando dall'altra unità.
	X	b) c'è rischio di collisione con l'altra unità.
		c) si naviga su rotte parallele rispetto all'altra unità.
1.5.1.92		Sono al comando di una barca a motore e lascio la precedenza ad altra barca a motore che emette due fischi brevi; quindi mi aspetto che:
		a) tale barca si allontani a distanza di manovra.
	X	b) tale barca esegua un accosto a sinistra.
		c) tale barca mi sorpassi sulla dritta.
1.5.1.93		Salvo disposizioni contrarie espressamente previste nel Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare (Colreg '72), in generale un'unità a motore verso chi ha l'obbligo di dare la precedenza? (individuare la risposta con l'ordine di precedenza corretto):
	X	a) nell'ordine: nave che non governa, nave con manovrabilità limitata, nave intenta a pescare, nave a vela.
		b) nell'ordine: nave con manovrabilità limitata, nave intenta a dragare, nave intenta a pescare, nave a vela.
		c) nell'ordine: nave con manovrabilità limitata, nave intenta a posare cavi sottomarini, nave intenta a pescare, nave a vela.
1.5.1.94		Constatiamo che esiste il rischio di collisione con un'altra unità se:
		a) si rileva l'altra nave in rotta opposta a poppavia del traverso.
		b) diminuisce la distanza tra le due navi con rotte opposte e il rilevamento polare scade.
	X	c) in caso di rotte opposte, il rilevamento polare non cambia e la distanza diminuisce.
1.5.1.95		Quale, tra due unità a vela A e B in figura, le cui rotte si incrociano, ha il diritto di precedenza considerando che l'unità A espone un cono nero con il vertice rivolto verso il basso?
		a) l'unità A perché ha le mura a dritta e si trova a dritta dell'unità B.
	X	b) l'unità B.
		c) l'unità A, se proviene da dritta.



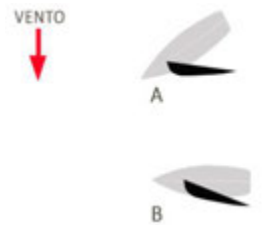
1.5.1.96		Quale, tra due unità a vela A e B in figura, le cui rotte si incrociano, ha il diritto di precedenza?
	X	a) l'unità A.
		b) l'unità B, perché ha il vento sulla sinistra.
		c) l'unità B, perché è mure a dritta.
1.5.1.97		I fanali di navigazione sono prescritti per le unità da diporto?
		a) sì, per le unità da diporto in navigazione oltre 6 miglia dalla costa.
		b) sì, per tutte le unità da diporto (natanti, imbarcazione e navi) indipendentemente dal tipo di navigazione effettuata.
	X	c) sì, per le unità da diporto in navigazione oltre 1 miglio dalla costa.
1.5.1.98		La portata dei fanali laterali di un'unità di lunghezza uguale o superiore a 12 metri ma inferiore a 50 metri è di:
	X	a) 2 miglia.
		b) 1 miglio.
		c) 3 miglia.
1.5.1.99		Una unità di lunghezza superiore a 20 metri, alla fonda con nebbia, per segnalare la sua presenza emette:
		a) 2 suoni prolungati e 2 suoni brevi.
		b) 2 suoni prolungati e 1 suono breve.
	X	c) rapidi suoni di campana per cinque secondi ad intervalli non superiori a un minuto.
1.5.1.100		La campana da nebbia è obbligatoria per le unità che siano di lunghezza uguale o superiore a:
	X	a) 20 metri.
		b) 12 metri.
		c) 14 metri.
1.5.1.101		Una nave in navigazione che intende sorpassare sulla sinistra un'altra unità emette i seguenti segnali sonori:
		a) 4 suoni brevi ogni 5 minuti.
	X	b) 2 suoni prolungati e 2 suoni brevi.
		c) 2 suoni brevi.
1.5.1.102		L'abbrivo o abbrivio è:
		a) è un'andatura esclusivamente a vela; i motori vengono spenti.
	X	b) il moto che rimane quando si disinnescia l'invertitore del motore o si sventano le vele.
		c) un'andatura a lento moto.
1.5.1.103		Due unità a motore che navighino con rotte di collisione (non opposte):
		a) entrambe accostano a dritta per poi riprendere la propria navigazione una volta cessato il pericolo.
	X	b) l'unità che proviene da sinistra accosta sulla propria dritta e quindi passa di poppa all'altra unità.
		c) l'unità che proviene da dritta accosta sulla propria sinistra e quindi passa di poppa all'altra unità.
1.5.1.104		In caso di nebbia, un'unità:
		a) a motore, in navigazione o con abbrivio, deve emettere, ad intervalli non superiori a 2 minuti, 1 suono prolungato e 2 brevi con un intervallo tra di loro di circa 2 secondi.
	X	b) a motore, ferma e senza abbrivio, emette, ad intervalli non superiori a 2 minuti, 2 suoni prolungati con un intervallo tra di loro di circa 2 secondi.
		c) che non governa, deve emettere ogni minuto 1 suono prolungato o rapidi suoni di campana per cinque secondi.
1.5.1.105		Sulle fiancate di un'unità in navigazione sono accesi i seguenti fanali:



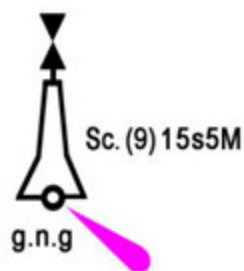
	X	a)	verde a dritta e rosso a sinistra.
		b)	in funzione del tipo di unità di diporto, rileviamo: verde a dritta o a sinistra e rosso a dritta o a sinistra.
		c)	verde a sinistra e rosso a dritta.
1.5.1.106			In navigazione notturna, un'unità da diporto a motore di lunghezza fuori tutto di 45 metri deve obbligatoriamente mostrare:
	X	a)	sia il fanale bianco di testa d'albero, sia i fanali di via laterali e sia il fanale di coronamento.
		b)	accendere solo i fanali di via laterali ed il fanale di coronamento.
		c)	accendere solo il fanale di testa d'albero ed i fanali di via laterali.
1.5.1.107			Un'unità a motore di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, cosa deve accendere in più rispetto ad una di lunghezza inferiore a 50 metri?
		a)	una seconda serie di fanali laterali disposti più a proravia dei primi.
		b)	un fanale bianco più alto rispetto a quello di testa d'albero e a poppavia del primo, visibile per 360 gradi.
	X	c)	un fanale bianco più alto rispetto a quello di testa d'albero e a poppavia, visibile per 225 gradi.
1.5.1.108			Un'unità in navigazione notturna a vela ha l'obbligo di accendere:
	X	a)	fanali di via laterali e fanale di coronamento.
		b)	fanali di via laterali, 2 fanali ripetitori verde sopra e rosso sotto visibili per 360 gradi e fanale di coronamento.
		c)	fanali di via laterale, fanale di testa d'albero, fanali ripetitori e fanale di coronamento.
1.5.1.109			Il pericolo di collisione tra due unità può sussistere se:
		a)	navigano a velocità differenti.
	X	b)	si mostrano fiancate opposte.
		c)	si mostrano la stessa fiancata.
1.5.1.110			Sussiste pericolo di collisione tra due unità se:
	X	a)	tramite dei rilevamenti successivi si possa stabilire la simultaneità di transito per lo stesso punto.
		b)	le due unità si mostrano gli stessi fanali (di notte).
		c)	le due unità navigano a velocità uguali.
1.5.1.111			Sono al comando dell'unità non avente diritto di precedenza ed è certo il pericolo di collisione: che fare?
		a)	aspetto che manovri l'altra unità.
		b)	accelero per cercare di precedere l'altra unità.
	X	c)	attuo la manovra per dare la precedenza.
1.5.1.112			Fra tre unità da diporto a motore, ha diritto di precedenza quella:
		a)	che si trova tra le altre due.
	X	b)	che viene da dritta.
		c)	più lenta.
1.5.1.113			Una unità viene definita "nave raggiunta" quando:
	X	a)	mostra il settore di coronamento alla nave raggiungente.
		b)	espone di notte il fanale rosso laterale.
		c)	è più lenta di un'altra.
1.5.1.114			Se due unità a motore da diporto mostrano, entrambe l'una all'altra, i fanali laterali e quello di testa d'albero, ha la precedenza:
		a)	l'unità più grande perché si presenta con maggior difficoltà di manovra rispetto all'unità più piccola.
		b)	nessuna; devono manovrare entrambe sulla propria sinistra.
	X	c)	nessuna; devono manovrare entrambe sulla propria dritta.
1.5.1.115			Per stabilire che due unità arrivano contemporaneamente nel "punto di collisione", è sufficiente:

		a) fare un rilevamento polare dell'altra unità.
		b) capire se una delle due è più veloce.
	X	c) fare due rilevamenti polari in tempi successivi dell'altra unità. Il pericolo di collisione è effettivo e reale se l'angolo rimane costante e diminuisce la distanza tra le due unità.
1.5.1.116		Il segnale sonoro "2 suoni prolungati seguito da 1 breve", indica:
		a) che una nave è in difficoltà di manovra nella nebbia.
	X	b) che intendo sorpassare a dritta.
		c) dubbio o pericolo.
1.5.1.117		Il segnale sonoro "1 suono breve", indica:
		a) ho intenzione di accostare a sinistra.
		b) macchine indietro.
	X	c) ho intenzione di accostare a dritta.
1.5.1.118		L'intenzione di voler sorpassare è segnalata con:
		a) 1 suono prolungato, 1 breve, 1 prolungato, 1 breve (ai quali aggiungerò 1 breve per sorpassare a dritta e 2 brevi per sorpassare a sinistra).
		b) 3 suoni brevi (ai quali aggiungerò 1 breve per sorpassare a dritta e 2 brevi per sorpassare a sinistra).
	X	c) 2 suoni prolungati (ai quali aggiungerò 1 breve per sorpassare a dritta e 2 brevi per sorpassare a sinistra).
1.5.1.119		Relativamente alle apparecchiature per i segnali sonori:
	X	a) un'unità di lunghezza inferiore a 12 metri deve comunque essere dotata di qualsiasi mezzo in grado di produrre un efficace segnale sonoro.
		b) un'unità di lunghezza inferiore a 12 metri non deve essere dotata di alcun mezzo in grado di produrre un efficace segnale sonoro.
		c) entrambe le risposte suddette sono errate.
1.5.1.120		In caso di scarsa visibilità, qual è il segnale sonoro che le unità da diporto a vela devono emettere?
	X	a) 1 suono prolungato e 2 brevi ad intervalli non superiori a due minuti.
		b) 1 suono prolungato e 3 brevi ad intervalli non superiori a due minuti.
		c) 2 suoni prolungati e 1 breve ad intervalli non superiori a due minuti.
1.5.1.121		In caso di scarsa visibilità, chi deve emettere 1 suono prolungato ogni due minuti secondo quanto prescritto dal Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare?
		a) le unità a vela.
		b) le unità alla fonda.
	X	c) le unità a motore in navigazione con abbrivio.
1.5.1.122		In navigazione notturna vedo un fanale bianco in direzione della mia prora:
		a) mi allontano perché si tratta sicuramente di una nave incagliata.
	X	b) sto raggiungendo un'altra unità, dovrò quindi darle la precedenza.
		c) vengo da dritta, quindi ho diritto di precedenza per cui procederò con rotta e velocità costanti.
1.5.1.123		Sino a quando non sia chiaro a chi spetti il diritto di precedenza, in caso di rotte che s'incrocino tali che dall'unità A sia visibile il fanale laterale rosso dell'unità B di minori dimensioni:
		a) si aumenta la velocità in modo da evitare sicuramente il pericolo di collisione.
		b) si attende che manovri l'unità di minori dimensioni in quanto più manovriera rispetto a quella di maggiori dimensioni.
	X	c) si effettuano dei rilevamenti polari dell'unità B in tempi successivi per valutare la necessità di effettuare la manovra per dare la precedenza.
1.5.1.124		Il Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare prevede che:
		a) per dare la precedenza è necessario accostare a sempre a dritta.
	X	b) in situazioni dubbie il pericolo si considera esistente.
		c) in rotta di collisione l'unità più lenta ha diritto di precedenza.

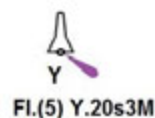
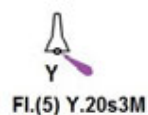
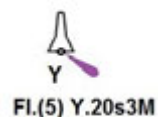
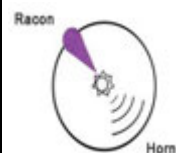
1.5.1.125		Il Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare prevede che:
	X	a) la manovra per dare la precedenza sia decisa, tempestiva ed evidente.
		b) la manovra per dare la precedenza sia fatta entro 1 miglio dai punti di probabile collisione.
		c) la manovra per dare la precedenza sia fatta lentamente in modo da non cogliere di sorpresa l'unità avente diritto di precedenza.
1.5.1.126		La "nave raggiungente" si riconosce di notte perchè:
		a) si trova nel raggio del fanale di via di quella che la precede.
		b) raggiunge un'altra nave su una rotta di collisione.
	X	c) si trova nel raggio del fanale di coronamento di quella che la precede.
1.5.1.127		Prendendo il vento dallo stesso lato, quale delle due unità a vela è tenuta ha lasciare libera rotta all'altra?
	X	a) l'unità A, che è sopravvento, deve lasciare libera la rotta all'unità B, che è sottovento.
		b) l'unità B, che è sopravvento, deve lasciare libera la rotta all'unità A, che è sottovento.
		c) entrambe mantengono la rotta inalterata.
1.5.1.128		Quali sono gli elementi che influenzano la portata luminosa dei fari?
	X	a) l'intensità luminosa della luce, la visibilità meteorologica e la sensibilità dell'occhio dell'osservatore.
		b) la curvatura della terra, l'altezza della luce e l'elevazione dell'occhio dell'osservatore.
		c) l'assetto dell'unità, il riverbero del mare e lo stato nuvoloso.
1.5.1.129		La portata nominale di un faro:
	X	a) corrisponde alla portata luminosa di una luce riferita ad una atmosfera omogenea in cui la visibilità meteorologica è pari a 10 miglia nautiche.
		b) dipende dall'altezza del faro.
		c) dipende dall'altezza dell'occhio dell'osservatore.
1.5.1.130		Quali sono gli elementi che influenzano la portata geografica di un faro?
		a) l'intensità luminosa, la visibilità meteorologica e la sensibilità dell'occhio dell'osservatore.
	X	b) la curvatura della terra, l'altezza della luce e l'elevazione dell'occhio dell'osservatore.
		c) l'assetto dell'unità, il riverbero del mare e lo stato nuvoloso.
1.5.1.131		Da cosa è rappresentata la "fase" di un segnalamento marittimo?
		a) dall'intervallo di tempo che intercorre tra un ciclo di luce ritmica e uno a luce fissa.
	X	b) da ogni successivo elemento che compone un ciclo di una luce ritmica (lampo, eclissi).
		c) dall'intervallo di tempo che intercorre tra due cicli successivi (lampo, eclisse).
1.5.1.132		Cosa si intende per "boa luminosa"?
		a) un segnalamento luminoso galleggiante fluttuante sulla superficie del mare.
	X	b) un segnalamento luminoso galleggiante vincolato al fondo marino.
		c) un segnalamento luminoso galleggiante a rimorchio di un battello pneumatico.
1.5.1.133		Cosa segnalano, di massima, le boe luminose?
		a) i limiti delle acque territoriali
	X	b) i limiti dei canali navigabili, pericoli afferenti la sicurezza della navigazione e specchi acquei di particolare interesse.
		c) i limiti delle rade, delle aree di ancoraggio e delle zone riservate alla pesca sportiva.



1.5.1.134		La descrizione "Sc.(3)" identifica un segnalamento luminoso:
		a) a lampi, a gruppi di 3.
		b) intermittente, a gruppi di 3.
	X	c) scintillante, a gruppi di 3.
1.5.1.135		La descrizione "Alt. b.r." identifica un segnalamento luminoso:
		a) con luce che mostra contemporaneamente i colori bianco e rosso.
		b) a luce alternata, che mostra i colori bianco e rosso in cui la durata della luce bianca è doppia rispetto a quella della luce rossa.
	X	c) a luce alternata, che mostra alternativamente i colori bianco e rosso.
1.5.1.136		La descrizione "Int.(2)" identifica un segnalamento luminoso:
	X	a) intermittente, a gruppi di eclissi di 2.
		b) scintillante rapida, a gruppi di 2.
		c) a luce alternata, a gruppi di 2.
1.5.1.137		Come si può definire un "riflettore radar"?
		a) un dispositivo radar attivo, sistemato sulla terra ferma, che fornisce esclusivamente il valore del rilevamento sotto l'azione degli impulsi radar ricevuti.
		b) un dispositivo radar attivo sistemato sulla terra ferma, che emette un apposito codice di identificazione.
	X	c) un dispositivo, che può essere sistemato anche sui segnalamenti, consentendo di riflettere in maniera passiva gli impulsi emessi dai radar.
1.5.1.138		Cosa indica la seguente sigla alfanumerica posta in prossimità del faro di Capo Negro dell'Isola di Zannone Fl(3) 10s 37m 12M?
		a) che emette una luce lampeggiante a gruppi di 10 lampi ogni 3 secondi, la cui struttura ha un'altezza rispetto al livello medio del mare di 12 metri, ed è visibile ad una portata nominale di 37 miglia nautiche.
	X	b) che emette una luce lampeggiante a gruppi di 3 lampi ogni 10 secondi, la cui struttura ha un'altezza rispetto al livello medio del mare di 37 metri, ed è visibile ad una portata nominale di 12 miglia nautiche.
		c) che emette una luce fissa di 3 secondi, la cui struttura ha un'altezza rispetto al livello medio del mare di 10 metri, ed è visibile ad una portata nominale di 12 miglia nautiche.
1.5.1.139		Con riferimento al sistema di segnalamento AISM-IALA, in quali contesti marittimi è utilizzato il segnale di fianco rappresentato?
		a) è un segnale che indica la zona di mare in sicurezza di un canale navigabile.
	X	b) è un "segnale speciale" utilizzato per indicare particolari configurazioni o situazioni della costa non riportate sulla carta nautica.
		c) è un il segnale cardinale che indicata zona posta a sud di un pericolo isolato.
1.5.1.140		Cosa indica su una carta nautica il simbolo di fianco rappresentato?
		a) è un riflettore radar utilizzato in caso di nebbia.
		b) è un radio segnalamento marittimo costituito da una "boa con apparato radar-risponditore".
	X	c) è un segnale da nebbia costituito da una "boa con campana azionata dalle onde".
1.5.1.141		Con riferimento alle caratteristiche dei segnalamenti marittimi riportate in una carta nautica, cosa indica la sigla alfanumerica posta lateralmente alla boa luminosa di fianco rappresentata?
		a) che la boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, emette 15 lampi ogni 9 secondi, ed è visibile a una portata nominale di 5 miglia nautiche.
	X	b) che la boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, emette luci scintillanti a gruppi di 9 ogni 15 secondi, ed è visibile a una portata nominale di 5 miglia nautiche.
		c) che la boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, emette 15 lampi ogni 5 minuti, ed è visibile a una portata geografica di 9 miglia nautiche.



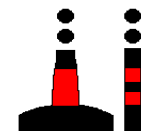
1.5.1.142		Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?
	a)	un segnale di acque sicure del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.
	b)	un segnale cardinale del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.
	X	c) un segnale di pericolo isolato del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.
1.5.1.143		Di che colore è il corpo del segnale marittimo riportato sulla carta nautica e rappresentato in figura?
	a)	colore bianco con banda(e) orizzontale rossa.
	X	b) colore nero con banda(e) orizzontale rossa.
	c)	colore rosso con banda(e) orizzontale nera.
1.5.1.144		Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?
	a)	un radiofaro circolare marittimo o aeromarittimo.
	X	b) un risponditore radar con corno che emette un segnale sonoro da nebbia.
	c)	un trasmettitore con sistema automatico d'identificazione.
1.5.1.145		Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?
	X	a) una boa sferica luminosa.
	b)	una boa conica luminosa.
	c)	una boa cilindrica luminosa.
1.5.1.146		Di che colore è il corpo del segnale marittimo rappresentato in figura?
	a)	bianco.
	b)	rosso.
	X	c) giallo.
1.5.1.147		Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura?
	a)	20 lampi gialli ogni 5 secondi con visibilità di 3 miglia nautiche.
	X	b) 5 lampi gialli ogni 20 secondi con portata nominale di 3 miglia nautiche.
	c)	1 lampo giallo ogni 5 secondi con portata geografica di 3 miglia nautiche.
1.5.1.148		Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?
	X	a) boa luminosa a fuso.
	b)	boa luminosa ad asta.
	c)	boa luminosa cilindrica.
1.5.1.149		Di che colore è il corpo del segnale marittimo rappresentato in figura?
	a)	bianco.
	b)	nero.
	X	c) giallo.
1.5.1.150		Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura?
	X	a) 5 lampi gialli ogni 20 secondi con portata nominale di 3 miglia nautiche.
	b)	1 lampo giallo ogni 20 secondi con visibilità di 3 miglia nautiche.
	c)	5 lampi gialli ogni 3 secondi con portata geografica di 20 miglia nautiche.
1.5.1.151		Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?
	X	a) una boa luminosa a fuso avente come miraglio un riflettore radar.
	b)	una boa luminosa ad asta avente come miraglio un Racon.
	c)	una boa luminosa a fuso avente come miraglio un Racon.



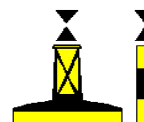
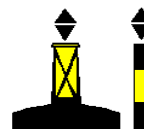
1.5.1.152		Con riferimento allo stralcio di carta nautica Q11, di che colore è la luce del segnale marittimo rappresentato in figura?
		a) rosso.
		b) giallo.
	X	c) bianco.
1.5.1.153		Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura?
		a) 3 lampi ogni 3 secondi con visibilità di 7 miglia nautiche.
	X	b) un lampo ogni 3 secondi con portata nominale di 7 miglia nautiche.
		c) lampo ogni 7 secondi con portata geografica di 3 miglia nautiche.
1.5.1.154		Un "segnale laterale" è quel segnale marittimo che indica:
	X	a) da quale lato della nave (dritta o sinistra) deve essere lasciato il segnale secondo il senso convenzionale del segnalamento.
		b) il lato su cui devono procedere le navi che entrano o escono dal porto.
		c) un certo tipo di canalizzazione del traffico.
1.5.1.155		La portata geografica è la:
		a) portata luminosa in un'atmosfera omogenea con "visibilità meteorologica" di 10 miglia.
		b) massima distanza alla quale è visibile la luce.
	X	c) distanza alla quale la luce di un faro può essere vista in relazione alla curvatura della Terra e all'altezza dell'osservatore.
1.5.1.156		I Fanali sono:
		a) sorgenti luminose capaci di essere rilevate sempre anche dai radar.
	X	b) sorgenti luminose che segnalano entrate dei porti, boe, pericoli, canali navigabili, piattaforme, ecc.
		c) impianti di illuminazione fissa dei porti o piattaforme petrolifere.
1.5.1.157		La portata luminosa è la:
	X	a) massima distanza alla quale è visibile la luce di un segnalamento in funzione della sua intensità luminosa e della visibilità meteorologica.
		b) distanza d'avvistamento della sorgente luminosa in funzione della curvatura terrestre.
		c) portata luminosa in un'atmosfera omogenea con "visibilità meteorologica" di 10 miglia.
1.5.1.158		La portata nominale è la:
		a) distanza d'avvistamento della sorgente luminosa in funzione della curvatura terrestre.
	X	b) portata luminosa in un'atmosfera omogenea con "visibilità meteorologica" di 10 miglia.
		c) massima distanza alla quale è visibile la luce.
1.5.1.159		In base al sistema di segnalamento marittimo IALA, quale dei due Sistemi prescritti è adottato nel Mar Mediterraneo?
	X	a) il Sistema A (rosso a sx).
		b) il Sistema B (rosso a dx).
		c) il Sistema C (bianco a dx e a sx).
1.5.1.160		Il segnale AISM - IALA regione A, in figura, è un segnale:
		a) cardinale che indica di passare a Ovest dello stesso perché il pericolo è ad Est.
		b) cardinale che indica di passare a Est dello stesso perché il pericolo è ad Ovest.
	X	c) cardinale che indica di passare a Nord dello stesso perché il pericolo è a Sud.
1.5.1.161		L'abbreviazione in inglese "Fl (3) W 10s", che si trova nell'elenco dei Fari e segnali da nebbia edito in Italiano dall'I.I.M.M., significa:
	X	a) scintillante, gruppi di 3 lampi bianchi, periodo 10 secondi.
		b) 3 lampi bianchi, periodo 10 secondi.
		c) 3 luci bianche fisse verticali, periodo 10 secondi.



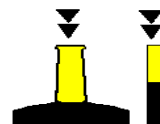
1.5.1.162		Cosa significa "Int (2) 10s 26m 20M"?
		a) faro di secondo tipo internazionale; periodo: 10 secondi; portata geografica: 26 miglia; portata luminosa: 20 miglia.
	X	b) 2 intermittenze; luce bianca; periodo: 10 secondi; elevazione luce sul l.m.m.: 26 metri; portata nominale: 20 miglia.
		c) 2 intermittenze; colore indeterminato; periodo: 10 secondi; elevazione luce sul l.m.m.: 26 metri; portata nominale: 20 miglia.
1.5.1.163		Il segnale cardinale indica:
	X	a) il lato N, E, S o W su cui transitare rispetto lo stesso segnale per evitare il pericolo.
		b) la rotta per allontanarsi dal pericolo indicata dal segnale.
		c) il lato dritto o sinistro su cui transitare rispetto lo stesso segnale per evitare il pericolo.
1.5.1.164		L'abbreviazione in inglese "Oc (3) W 5s", che si trova nell'elenco dei Fari e segnali da nebbia edito in Italiano dall'I.I.M.M., significa:
	X	a) intermittente bianco, periodo 5 secondi.
		b) occultato bianco per 5 secondi (in ogni periodo).
		c) 1 lampo bianco, periodo 5 secondi.
1.5.1.165		In un faro "ISO", la luce:
	X	a) ha la stessa durata dell'intervallo.
		b) dura esattamente quanto la metà dell'eclisse.
		c) ha la durata doppia dell'intervallo.
1.5.1.166		La portata luminosa di una faro è influenzata dalla:
		a) elevazione dell'occhio dell'osservatore e dalla trasparenza dell'atmosfera al momento considerato.
	X	b) trasparenza dell'atmosfera al momento considerato e dalla potenza della lampada espressa in candele.
		c) elevazione della luce sul l.m.m. e dalla elevazione dell'occhio dell'osservatore.
1.5.1.167		Il segnale AISM - IALA regione A, in figura, è un segnale:
		a) di acque sicure.
		b) speciale.
	X	c) di pericolo isolato.
1.5.1.168		Accanto al simbolo di un faro sulla carta nautica sono riportate le seguenti indicazioni: "Lam (2) 8s 30m 11M". Cosa esprime questo faro?
		a) 2 lampi di colore indeterminato; periodo: 8 secondi; elevazione luce sul l.m.m.: 30 metri; portata nominale: 11 miglia.
		b) faro di seconda categoria; 8 lampi nel periodo; portata geografica: 30 miglia; portata luminosa: 11 miglia.
	X	c) 2 lampi bianchi; periodo: 8 secondi; elevazione luce sul l.m.m.: 30 metri; portata nominale: 11 miglia.
1.5.1.169		Il "segnale speciale" ha la funzione di indicare:
		a) l'assistenza alle attività di pesca.
	X	b) una zona speciale per attività particolari (p.e. presenza di cavi o condutture sottomarine, zone riservate al diporto nautico, presenza di stazioni per raccolta di dati oceanografici etc.).
		c) l'assistenza alla navigazione.
1.5.1.170		Nel sistema laterale AISM - IALA della Regione A, i segnalamenti da tenere sul lato sinistro entrando in un porto sono quelli di colore:
	X	a) rosso, forma cilindrica e miraglio cilindrico.
		b) rosso, forma conica e miraglio conico.
		c) verde, forma cilindrica e miraglio cilindrico.
1.5.1.171		Per ogni segnale marittimo, gli elementi di codificazione diurna che ne danno il significato sono:
	X	a) la forma ed il colore della boa oppure la forma ed colore del miraglio.
		b) solo la forma del miraglio.



		c) solo la forma della boa.
1.5.1.172		L'abbreviazione in inglese "Fl G 5s", che si trova nell'elenco dei Fari e segnali da nebbia edito in Italiano dall'I.I.M.M., significa:
		a) 1 lampo giallo, periodo 5 secondi.
		b) lampeggiante verde periodo 5 secondi.
	X	c) 1 lampo verde, periodo 5 secondi.
1.5.1.173		Nel sistema AISM - IALA vi sono differenze tra le regioni A e B per quanto riguarda i segnali speciali, di acque sicure e di pericolo isolato?
	X	a) no, non vi sono differenze; differenze vi sono solo nel sistema laterale.
		b) sì, nei segnali di acque sicure.
		c) sì, nei segnali di pericolo isolato.
1.5.1.174		Nella caratteristica del faro, il "periodo" è l'intervallo di tempo:
		a) tra due eclissi successive.
		b) tra due lampi successivi.
	X	c) durante il quale si ripete ciclicamente la sequenza di lampi ed eclissi della caratteristica del faro.
1.5.1.175		Accanto al simbolo di un faro sulla carta nautica sono riportate le seguenti indicazioni: "Lam (2) 12s 27m 17M". Cosa esprime questo faro?
		a) luce a lampi, periodo 12 secondi di cui 2 secondi di luce, luce alta 17 metri sul l.m.m., portata nominale 27 miglia.
		b) luce a lampi, 2 lampi in 12 secondi di periodo, costruzione alta 27 metri, 17 miglia di portata geografica.
	X	c) luce a lampi, 2 lampi in 12 secondi di periodo, luce alta 27 metri sul l.m.m., 17 miglia di portata nominale.
1.5.1.176		Quali tipi di segnali marittimi prevede il sistema AISM - IALA?
	X	a) laterali, cardinali, di pericolo isolato, di acque sicure, speciali.
		b) laterali, cardinali N, cardinali S, di pericolo isolato, speciali.
		c) cardinali, laterali A, laterali B, di acque sicure, speciali.
1.5.1.177		Una meda che indica pericolo isolato è di colore:
		a) giallo con una banda nera.
	X	b) nero con una o più bande orizzontali rosse.
		c) rosso.
1.5.1.178		L'impiego dei segnali cardinali è associato:
		a) al "senso convenzionale del segnalamento".
		b) alle direzioni cardinali ed i colori sono il rosso o il verde.
	X	c) alla bussola ed i colori sono il nero ed il giallo.
1.5.1.179		Il segnale AISM - IALA regione A, in figura, è un segnale:
	X	a) cardinale che indica di passare ad Est dello stesso perché il pericolo è ad Ovest.
		b) cardinale che indica di passare ad Ovest dello stesso perché il pericolo è ad Est.
		c) cardinale che indica di passare a Sud dello stesso perché il pericolo è a Nord.
1.5.1.180		L'eventuale miraglio del segnale speciale:
		a) è unico a forma di cono ed è di colore giallo.
		b) è unico a forma di sfera ed è di colore giallo.
	X	c) è unico a forma di "X" ed è di colore giallo.
1.5.1.181		Il segnale AISM - IALA regione A, in figura, è un segnale:
		a) cardinale che indica di passare a Sud dello stesso perché il pericolo è a Nord.
		b) cardinale che indica di passare ad Est dello stesso perché il pericolo è ad Ovest.
	X	c) cardinale che indica di passare ad Ovest dello stesso perché il pericolo è ad Est.

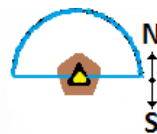


1.5.1.182		Il segnale AISM - IALA regione A, in figura, è un segnale:
	X	a) cardinale che indica di passare ad Est dello stesso perché il pericolo è ad Ovest. b) cardinale che indica di passare a Sud dello stesso perché il pericolo è a Nord. c) cardinale che indica di passare ad Ovest dello stesso perché il pericolo è ad Est.
1.5.1.183		La "caratteristica della luce" del faro è:
	X	a) il colore della struttura del faro. b) la descrizione della costruzione che alloggia il segnalamento. c) l'insieme di "tipo", "colore" della luce e "periodo" che ne consentono l'identificazione.
1.5.1.184		Tra gli aspetti più distintivi di fari e fanali, normalmente:
	X	a) i fari segnalano le testate dei moli. b) i fanali producono luce di grande portata. c) i fari permettono il riconoscimento costiero, i fanali segnalano opere portuali, pericoli vari e punti costieri di secondario interesse.
1.5.1.185		Riguardo ai segnalamenti diurni:
	X	a) le mede sono aste piazzate sui promontori come punti cospicui. b) i dromi sono galleggianti parallelepipedi, spesso muniti di miraglio. c) i gavitelli sono piccoli galleggianti romboidali, per segnalazioni temporanee.
1.5.1.186		A proposito di segnalamento marittimo AISM - IALA, una luce bianca, isofase, intermittente o a lampi lunghi o riprodotte la lettera A (Alfa) dell'alfabeto Morse, è un segnale:
	X	a) di pericolo isolato. b) cardinale. c) di acque sicure.
1.5.1.187		Con riferimento alla luce emessa da un segnalamento:
	X	a) è possibile emettere luci di colore differenziato per dati settori di visibilità. b) la luce verde viene impiegata dalla nave per segnalare il diritto di precedenza nei canali navigabili. c) la luce verde viene indicata nell'abbreviazione italiana con G.
1.5.1.188		Faro e fanale differiscono:
	X	a) per il diametro in pollici della sorgente luminosa. b) per la portata nominale. c) per il colore della luce.
1.5.1.189		La meda è:
	X	a) un tipo di faro. b) una costruzione o un palo fisso sul fondo del mare che emerge. c) una boa.
1.5.1.190		Con riferimento alla portata di un segnalamento:
	X	a) se la nominale è superiore alla geografica, si avviseranno le "spazzate" di luce sopra l'orizzonte. b) la portata nominale è quella luminosa, in un'atmosfera con visibilità meteorologica di 10 miglia. c) la portata geografica dipende dall'altezza della sorgente e dall'intensità della luce.
1.5.1.191		A proposito di segnalamento marittimo AISM - IALA, una luce bianca, a lampi (durata della luce inferiore a quella dell'eclisse), è un:
	X	a) segnale speciale. b) segnale di pericolo isolato. c) segnale di acque sicure.
1.5.1.192		L'eventuale miraglio del segnale di acque sicure è costituito da:
		a) due sfere nere sovrapposte. b) due sfere rosse sovrapposte.



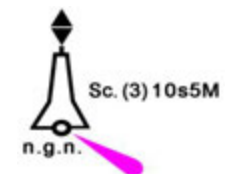
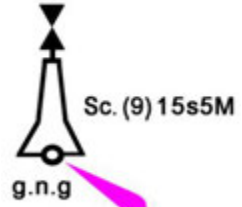
	X	c)	una sfera rossa.
1.5.1.193			Il miraglio del segnale cardinale Nord è costituito da:
	X	a)	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso l'alto.
		b)	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso il basso.
		c)	due coni sovrapposti uniti per le rispettive basi.
1.5.1.194			I segnali cardinali indicano:
		a)	il settore dal quale provengono, in genere, le avverse condimeteo in quella zona.
		b)	le zone interdette alla navigazione.
	X	c)	il lato ove si trova un pericolo e, di conseguenza, dove navigare in sicurezza.
1.5.1.195			Cosa significa la seguente indicazione "F.r. 18M" per un faro?
		a)	faro isofase con altezza di 18 m sul livello del mare.
	X	b)	faro a luce fissa di colore rossa con portata nominale di 18 miglia.
		c)	faro lampeggiante con lampeggio ad intervalli regolari di altezza e portata nominale pari a 18 miglia.
1.5.1.196			Il miraglio del segnale cardinale Est è costituito da:
		a)	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso l'alto.
		b)	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso il basso.
	X	c)	due coni sovrapposti uniti per le rispettive basi.
1.5.1.197			Il miraglio del segnale cardinale Sud è costituito da:
		a)	due coni sovrapposti uniti per i rispettivi vertici.
		b)	due coni sovrapposti uniti per le rispettive basi.
	X	c)	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso il basso.
1.5.1.198			Una boa con miraglio formato da due coni neri uniti per il vertice segnala:
	X	a)	di passare a ovest del segnale (il pericolo è a est).
		b)	di passare a sud del segnale (il pericolo è a nord).
		c)	di passare a est del segnale (il pericolo è a ovest).
1.5.1.199			Una boa con miraglio formato da due coni neri uniti per la base segnala:
	X	a)	di passare a est del segnale (il pericolo è a ovest).
		b)	di passare a ovest del segnale (il pericolo è a est).
		c)	di passare a sud del segnale (il pericolo è a nord).
1.5.1.200			Il miraglio del segnale cardinale Ovest è costituito da:
		a)	due coni sovrapposti uniti per le rispettive basi.
		b)	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso il basso.
	X	c)	due coni sovrapposti uniti per i rispettivi vertici.
1.5.1.201			Il segnale AISM - IALA regione A, di pericolo isolato è indicato con:
	X	a)	boa a fuso oppure asta di colore nero con una o più fasce larghe rosse orizzontali.
		b)	boa bianca e rossa con miraglio a triangolo rosso.
		c)	boa gialla con o senza miraglio giallo a "X".
1.5.1.202			L'abbreviazione "Alt", presente sulle carte nautiche italiane e riferita alle luci, indica:
	X	a)	luce alternata.
		b)	altezza della luce sul livello medio del mare.
		c)	altezza del segnale.
1.5.1.203			Riguardo ai tipi di luce di un faro, possiamo dire che:
	X	a)	la luce alternata di un faro è una luce ritmica che mostra alternativamente colori diversi.
		b)	la luce alternata di un faro è una luce ritmica che mostra sempre una luce bianca alternata ad una eclisse.
		c)	la luce fissa di un faro è una luce continua di aspetto e intensità costanti ma di colore variabile.
1.5.1.204			Un faro di notte è individuato:

	X	a) dalla sua "caratteristica".
		b) esclusivamente dal colore della sua luce e dal periodo.
		c) esclusivamente dal suo colore e numero di lampeggi.
1.5.1.205		Qual è il settore di visibilità di un faro come in figura a fianco?
	X	a) la sua luce si vede da est verso ovest, cioè da 090° a 270°
		b) la sua luce si vede da nord a sud, cioè da 000° a 180°
		c) è un faro spento poiché guasto.
1.5.1.206		Qual è la "portata" del faro indicata sulla carta nautica, edita dall'I.T.M.M., rappresentante i mari italiani?
		a) sempre la portata geografica.
		b) sempre la portata luminosa.
	X	c) la portata nominale.
1.5.1.207		Di un faro si legge << 0.5 (in grassetto) - 1 - 0.5 (in grassetto) - 2 >> nell'Elenco Fari e segnali da nebbia:
		a) vi sono due fasi di eclissi ciascuna della durata di 0,5 secondi.
		b) vi sono due fasi di luce di cui la prima dura 1 secondo e la seconda dura 2 secondi.
	X	c) il "periodo" ha una durata di 4 secondi.
1.5.1.208		Di un faro si legge << 1,5 (in grassetto) - 2 - 1.5 (in grassetto) - 2 >> nell'Elenco Fari e segnali da nebbia:
		a) vi sono due fasi di eclissi della durata complessiva di 3 secondi.
		b) vi sono due fasi di luce, ciascuna della durata di 2 secondi.
	X	c) il "periodo" ha una durata di 7 secondi.
1.5.1.209		Il segnale cardinale che di notte emette nove scintillii, indica:
	X	a) pericolo a est: passare a ovest.
		b) pericolo a nord: passare a sud.
		c) pericolo a ovest: passare a est.
1.5.1.210		Il segnale cardinale che di notte emette tre scintillii, indica:
		a) pericolo a nord: passare a sud.
	X	b) pericolo a ovest: passare a est.
		c) pericolo a est: passare a ovest.
1.5.1.211		Il segnale cardinale che di notte emette sei scintillii, indica:
		a) pericolo a ovest: passare a est.
		b) pericolo a est: passare a ovest.
	X	c) pericolo a nord: passare a sud.
1.5.1.212		Sulla carta nautica, vicino al simbolo del faro, si legge la scritta "settore rosso". Significa che in quel settore:
		a) è interdetta la navigazione.
		b) si può navigare solo in caso di emergenza.
	X	c) è consentita la navigazione, ma bisogna prestare attenzione ad un determinato pericolo.
1.5.1.213		Quali sono gli elementi che influenzano la portata luminosa dei fari?
	X	a) l'intensità luminosa della luce, la visibilità meteorologica e la sensibilità dell'occhio dell'osservatore.
		b) la curvatura della terra, l'altezza della luce e l'elevazione dell'occhio dell'osservatore.
		c) l'assetto dell'unità, il riverbero del mare e lo stato nuvoloso.
1.5.1.214		La portata nominale di un faro:
	X	a) corrisponde alla portata luminosa di una luce riferita ad una atmosfera omogenea in cui la visibilità meteorologica è pari a 10 miglia nautiche.
		b) dipende dall'altezza del faro.
		c) dipende dall'altezza dell'occhio dell'osservatore.
1.5.1.215		Quali sono gli elementi che influenzano la portata geografica di un faro?

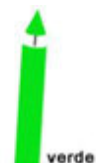
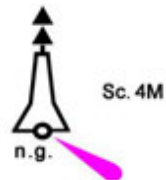
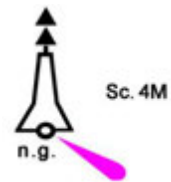
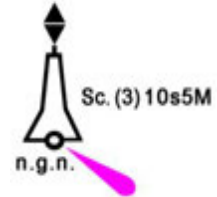


		a)	l'intensità luminosa, la visibilità meteorologica e la sensibilità dell'occhio dell'osservatore.
	X	b)	la curvatura della terra, l'altezza della luce e l'elevazione dell'occhio dell'osservatore.
		c)	l'assetto dell'unità, il riverbero del mare e lo stato nuvoloso.
1.5.1.216			Da cosa è rappresentata la "fase" di un segnalamento marittimo?
		a)	dall'intervallo di tempo che intercorre tra un ciclo di luce ritmica e uno a luce fissa.
	X	b)	da ogni successivo elemento che compone un ciclo di una luce ritmica (lampo, eclissi).
		c)	dall'intervallo di tempo che intercorre tra due cicli successivi (lampo, eclisse).
1.5.1.217			Cosa si intende per "boa luminosa"?
		a)	un segnalamento luminoso galleggiante fluttuante sulla superficie del mare.
	X	b)	un segnalamento luminoso galleggiante vincolato al fondo marino.
		c)	un segnalamento luminoso galleggiante a rimorchio di un battello pneumatico.
1.5.1.218			Cosa segnalano, di massima, le boe luminose?
		a)	i limiti delle acque territoriali.
	X	b)	i limiti dei canali navigabili, pericoli afferenti la sicurezza della navigazione e specchi acquei di particolare interesse.
		c)	i limiti delle rade, delle aree di ancoraggio e delle zone riservate alla pesca sportiva.
1.5.1.219			La descrizione "Sc.(3)" identifica un segnalamento luminoso:
		a)	a lampi, a gruppi di 3.
		b)	intermittente, a gruppi di 3.
	X	c)	scintillante, a gruppi di 3.
1.5.1.220			La descrizione "Alt. b.r." identifica un segnalamento luminoso:
		a)	con luce che mostra contemporaneamente i colori bianco e rosso.
		b)	a luce alternata, che mostra i colori bianco e rosso in cui la durata della luce bianca è doppia rispetto a quella della luce rossa.
	X	c)	a luce alternata, che mostra alternativamente i colori bianco e rosso.
1.5.1.221			La descrizione "Int.(2)" identifica un segnalamento luminoso:
	X	a)	intermittente, a gruppi di eclissi di 2.
		b)	scintillante rapida, a gruppi di 2.
		c)	a luce alternata, a gruppi di 2.
1.5.1.222			Come si può definire un "riflettore radar"?
		a)	un dispositivo radar attivo, sistemato sulla terra ferma, che fornisce esclusivamente il valore del rilevamento sotto l'azione degli impulsi radar ricevuti.
		b)	un dispositivo radar attivo sistemato sulla terra ferma, che emette un apposito codice di identificazione.
	X	c)	un dispositivo, che può essere sistemato anche sui segnalamenti, consentendo di riflettere in maniera passiva gli impulsi emessi dai radar.
1.5.1.223			Cosa indica la seguente sigla alfanumerica posta in prossimità del faro di Capo Negro dell'Isola di Zannone Fl(3) 10s 37m 12M?
		a)	che emette una luce lampeggiante a gruppi di 10 lampi ogni 3 secondi, la cui struttura ha un'altezza rispetto al livello medio del mare di 12 metri, ed è visibile ad una portata nominale di 37 miglia nautiche.
	X	b)	che emette una luce lampeggiante a gruppi di 3 lampi ogni 10 secondi, la cui struttura ha un'altezza rispetto al livello medio del mare di 37 metri, ed è visibile ad una portata nominale di 12 miglia nautiche.
		c)	che emette una luce fissa di 3 secondi, la cui struttura ha un'altezza rispetto al livello medio del mare di 10 metri, ed è visibile ad una portata nominale di 12 miglia nautiche.

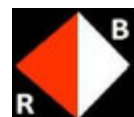
1.5.1.224		Un'unità navale che si trovi a navigare in prossimità del segnalamento marittimo di fianco indicato, quale precauzione dovrebbe adottare?
		a) passare indifferentemente a est o a ovest della boa, essendo questa un segnale di allineamento per l'accesso a uno schema di separazione del traffico.
	X	b) passare ad ovest della boa, essendo questa un segnale cardinale del sistema AISM-IALA.
		c) passare a est della boa, essendo questa un segnale cardinale del sistema AISM-IALA.
1.5.1.225		Cosa indica la sigla alfabetica posta sotto alla boa luminosa di fianco rappresentata?
		a) che la struttura della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione grigio-nero-grigio.
		b) che la luce della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione gialla intermittente.
	X	c) che la struttura della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione gialla con banda nera.
1.5.1.226		Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?
	X	a) un segnale di acque sicure del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.
		b) un segnale cardinale del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.
		c) un segnale di pericolo isolato del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.
1.5.1.227		Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (S) del porto di Piombino?
	X	a) boa luminosa ad asta indicante un segnale speciale del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.
		b) boa luminosa ad asta indicante un segnale di acque sicure del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.
		c) boa luminosa ad asta indicante un segnale cardinale del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.
1.5.1.228		di che colore è il corpo del segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (S) del porto di Piombino?
		a) nero.
		b) bianco.
	X	c) giallo.
1.5.1.229		Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura, posto a Sud del porto di Piombino?
	X	a) un lampo giallo ogni 3 secondi con portata nominale di 4 miglia nautiche.
		b) 3 lampi gialli ogni 3 secondi con visibilità di 4 miglia nautiche.
		c) un lampo giallo ogni 4 secondi con portata geografica di 3 miglia nautiche.
1.5.1.230		Con riferimento alle caratteristiche dei segnalamenti marittimi riportate in una carta nautica, cosa indica la sigla alfanumerica posta lateralmente alla boa luminosa di fianco rappresentata?
		a) che la boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, emette 10 lampi ogni 3 secondi, ed è visibile a una portata nominale di 5 miglia nautiche.
	X	b) che la boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, emette luci scintillanti a gruppi di 3 ogni 10 secondi, ed è visibile a una portata nominale di 5 miglia nautiche.
		c) che la boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, emette 10 lampi ogni 5 minuti, ed è visibile ad una portata geografica di 3 miglia nautiche.



1.5.1.231		Cosa indica il miraglio del segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (NE) delle Isole dei Poveri?
	X	a) che l'area navigabile è posta a ponente del segnale stesso. b) che l'area navigabile è posta a levante del segnale stesso. c) che l'area navigabile è posta a sud del segnale stesso.
1.5.1.232		Cosa indica la sigla alfabetica posta sotto alla boa luminosa di fianco rappresentata?
	X	a) che la struttura della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione nero-grigio-nero. b) che la struttura della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione nera con banda gialla. c) che la luce della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione gialla intermittente.
1.5.1.233		Di che colore è il corpo del segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (N) di P.ta della Volpe?
	X	a) colore giallo sopra il nero. b) colore nero sopra il giallo. c) colore bianco sopra il giallo.
1.5.1.234		Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura?
	X	a) lampeggiante a gruppi di 4 lampi. b) scintillante a gruppi di 4 lampi. c) scintillante continua e una portata nominale di 4 miglia nautiche.
1.5.1.235		Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (SW) dell'isola Mortorio?
	X	a) boa luminosa a fuso indicante un segnale di pericolo isolato del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA. b) boa non luminosa ad asta indicante un segnale cardinale Sud del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA. c) boa luminosa a fuso indicante un pericolo isolato.
1.5.1.236		Cosa indica il miraglio del segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (SW) dell'Isola Mortorio?
	X	a) che l'area navigabile è posta a Nord del segnale stesso. b) che l'area navigabile è posta a Ovest del segnale stesso. c) che l'area navigabile è posta a Sud del segnale stesso.
1.5.1.237		Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?
	X	a) il segnale di sinistra (zona A) entrando nei porti o nei canali. b) il segnale di dritta (zona A) entrando nei porti o nei canali. c) il segnale di pericolo isolato.
1.5.1.238		Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?
	X	a) il segnale di sinistra (zona A) entrando nei porti o nei canali. b) il segnale di dritta (zona A) entrando nei porti o nei canali. c) il segnale di acque libere.



1.5.1.239		<p>Navigazione fluviale; il segnale rappresentato in figura a fianco indica:</p> <p>a) segnale di chiamata e rimando; dirigersi verso la sponda dove si trova il segnale e abbandonarla immediatamente dopo averla raggiunta.</p> <p>b) segnale di chiamata e rimando; dobbiamo proseguire lungo la sponda dove si trova il segnale sino ad avviso successivo.</p> <p>c) segnale di chiamata e rimando; l'unità deve dirigersi verso la sponda e fare marcia indietro.</p>
	X	
1.5.1.240		<p>Navigazione fluviale; tra due imbarcazioni in navigazione con rotte opposte chi ha la precedenza sull'altra?</p> <p>a) quella più grande perché con maggiori difficoltà di manovra.</p> <p>b) quella che naviga avendo la corrente a favore.</p> <p>c) quella che naviga controcorrente.</p>
	X	
1.5.1.241		<p>Navigazione fluviale; si deve attraversare un ponte avente più arcate; sotto quale arcata si passa?</p> <p>a) quella più a dritta.</p> <p>b) quella centrale.</p> <p>c) quella segnalata da un rombo giallo.</p>
	X	
1.5.1.242		<p>Navigazione fluviale; procediamo controcorrente quando incrociamo una boa bianca:</p> <p>a) si passa a sinistra del segnale.</p> <p>b) la si evita passando a dritta o a sinistra indifferentemente.</p> <p>c) si passa a dritta del segnale.</p>
	X	
1.5.1.243		<p>Navigazione fluviale; rileviamo l'approssimarsi di una curva a gomito:</p> <p>a) si accendono i fanali regolamentari e si rallenta.</p> <p>b) si rallenta soltanto.</p> <p>c) si emette 1 suono prolungato e si rimane sull'ascolto della risposta da parte di eventuale altra unità.</p>
	X	
1.5.1.244		<p>Navigazione fluviale; il segnale rappresentato in figura a fianco:</p> <p>a) se presente sulla sponda destra, indica che dobbiamo abbandonare la sponda dove si trova il segnale.</p> <p>b) se presente sulla sponda destra, indica che dobbiamo dirigere verso la sponda dove si trova il segnale.</p> <p>c) indica che dobbiamo invertire il senso di marcia.</p>
	X	
1.5.1.245		<p>Navigazione fluviale; il segnale rappresentato in figura a fianco:</p> <p>a) se presente sulla sponda sinistra, indica che dobbiamo dirigere verso la sponda dove si trova il segnale.</p> <p>b) se presente sulla sponda sinistra, indica che dobbiamo abbandonare la sponda dove si trova il segnale.</p> <p>c) indica che dobbiamo invertire il senso di marcia.</p>
	X	
1.5.1.246		<p>Navigazione fluviale; il segnale rappresentato in figura a fianco indica:</p> <p>a) segnale di prosecuzione nella sponda opposta; devo ridurre la velocità.</p> <p>b) segnale di prosecuzione; devo aumentare la velocità della mia unità G2134 perché c'è una forte corrente.</p> <p>c) segnale di prosecuzione; devo proseguire lungo la sponda dove si trova il segnale sino ad avviso successivo.</p>
	X	
1.5.1.247		<p>Navigazione fluviale: quale tra le seguenti attrezzature deve essere imbarcata tra le dotazioni di bordo dell'unità?</p> <p>a) un faro anabbagliante orientabile.</p> <p>b) lo specchietto retrovisore convesso.</p> <p>c) la cassetta di pronto soccorso.</p> <p>fine Colreg</p>
	X	



1.6		6 - ELEMENTI DI METEOROLOGIA - 120
1.6.1.1		Attraverso quale scala viene misurata la forza del vento?
	X	a) la scala Douglas. b) la scala Beaufort. c) la scala di Coriolis.
1.6.1.2		Quale tra queste affermazioni è corretta?
	X	a) la brezza diurna e quella notturna hanno la medesima intensità. b) la brezza di notte è più intensa di quella diurna. c) la brezza che spira durante le ore diurne è più intensa rispetto a quella notturna.
1.6.1.3		Cosa si intende per escursione diurna di temperatura?
	X	a) la differenza che intercorre tra il valore di temperatura misurato alle ore 00:00 locali e quello misurato alle ore 12:00 locali. b) la differenza che intercorre tra il valore massimo di temperatura e quello minimo nel corso della giornata. c) la differenza che intercorre tra il valore di temperatura rilevato all'alba e quello rilevato al tramonto.
1.6.1.4		Quali fenomeni sono generati dal vapore acqueo?
	X	a) genera neve e grandine. b) genera l'effetto serra, mentre sulla superficie terrestre si forma l'effetto albedo. c) a seguito della sua condensazione, nell'aria si generano nubi e nebbie mentre sulla superficie terrestre si formano rugiada e brina.
1.6.1.5		Qual è l'unità di misura internazionale per indicare il valore della pressione atmosferica?
	X	a) Hectopascal (hPa). b) Newton (N). c) Millimetri Torricelli (mmT).
1.6.1.6		Cosa si intende per isobare?
	X	a) Linee di uguale pressione. b) Linee di uguale temperatura. c) linee di uguale differenza di pressione.
1.6.1.7		Cosa si intende per nebbia?
	X	a) Qualsiasi forma di condensazione del vapore acqueo negli strati atmosferici a immediato contatto con il suolo o gli specchi acquei. b) Qualsiasi forma di condensazione del vapore acqueo negli strati atmosferici superiori. c) è un sinonimo di foschia.
1.6.1.8		Come si definisce il vento?
	X	a) il movimento obliquo dell'aria i cui caratteri distintivi sono l'accelerazione e la turbolenza. b) il movimento verticale dell'aria i cui caratteri distintivi sono la frequenza e la provenienza. c) lo spostamento pressochè orizzontale di una massa d'aria i cui caratteri distintivi sono la direzione e la velocità.
1.6.1.9		Quali sono i principali movimenti a cui è soggetto il mare?
	X	a) correnti, onde e maree. b) orizzontali, laterali e sussultori. c) oceanografici, torrenziali e convergenti.
1.6.1.10		Come si definiscono le maree?
		a) movimenti oscillanti delle masse d'acqua generati dalla rotazione terrestre. b) movimento orizzontale del mare generato dal magnetismo terrestre.

	X	c)	oscillazione del livello del mare generata dalla forza di attrazione gravitazionale esercitata principalmente dal sole e dalla luna.
1.6.1.11			Come si definisce il fenomeno atmosferico generato dalla sovrapposizione di un fronte freddo e di un fronte caldo?
	X	a)	fronte occluso.
		b)	fronte tropicale.
		c)	fronte equatoriale.
1.6.1.12			Quale elemento risulta fondamentale al fine di prevedere l'evoluzione delle condizioni meteorologiche durante la navigazione?
	X	a)	La conoscenza della tendenza della pressione atmosferica nel tempo.
		b)	La conoscenza della variazione di temperatura atmosferica nel tempo.
		c)	La conoscenza della variazione dell'umidità atmosferica nel tempo.
1.6.1.13			Quali sono le principali caratteristiche delle nubi denominate "cirri"?
		a)	colore roseo, struttura lattiginosa, sono raggruppate a banchi.
		b)	colore grigio o bluastro, forma imponente.
	X	c)	colore bianco, struttura fibrosa, isolate.
1.6.1.14			Quali sono i principali effetti meteorologici generati dalle nubi tipo "cumulonembo"?
		a)	neve, nebbia e foschia.
	X	b)	rovesci, temporali o grandine.
		c)	tuoni, trombe d'aria e arcobaleno.
1.6.1.15			Un fronte meteorologico è:
	X	a)	la superficie di contatto, e pertanto di discontinuità, tra due masse d'aria aventi caratteristiche di temperatura, pressione e umidità differenti.
		b)	l'intersezione tra una massa d'aria e la superficie terrestre.
		c)	la massa di nubi di altezza media tra 2000 e 6000 m.
1.6.1.16			Quando si ha un fronte caldo?
	X	a)	quando una massa d'aria calda (quindi anche più umida) si avvicina a una relativamente più fredda (e meno umida), scorrendovi sopra.
		b)	quando una massa d'aria fredda (quindi meno umida ma più densa) si avvicina e si incunea sotto a una massa relativamente più calda (più umida e più leggera), facendola salire.
		c)	quando una massa d'aria si interseca con la superficie terrestre.
1.6.1.17			Quando un fronte si definisce freddo?
	X	a)	quando una massa d'aria fredda (quindi meno umida ma più densa) si avvicina e si incunea sotto a una massa relativamente più calda (più umida e più leggera), facendola salire e determinando un raffreddamento della regione in cui transita.
		b)	quando una massa d'aria più calda (quindi anche più umida) si avvicina a una relativamente più fredda (e meno umida), scorrendovi sopra.
		c)	quando una massa d'aria si interseca con la superficie terrestre.
1.6.1.18			Come può definirsi un fronte stazionario?
	X	a)	un fronte che non presenta alcun movimento, ossia nessuna delle masse d'aria interessate invade sensibilmente la zona occupata dall'altra.
		b)	la sovrapposizione di un fronte caldo e un fronte freddo.
		c)	un fronte che presenta un movimento verticale, tale da generare nubi denominate cirri.
1.6.1.19			Nel nostro emisfero:
		a)	il vento al suolo spira in senso orario intorno a una bassa pressione (o ciclone).
	X	b)	il vento al suolo spira in senso antiorario intorno a una bassa pressione (o ciclone).
		c)	il vento al suolo spira in senso antiorario intorno a un'alta pressione (a un anticiclone).

1.6.1.20		Cosa si intende per gradiente barico orizzontale?
		a) la differenza di temperatura esistente tra due masse d'aria confinanti tra loro.
	X	b) la differenza di pressione esistente tra due masse d'aria confinanti tra loro.
		c) la differenza di umidità esistente tra due masse d'aria confinanti tra loro.
1.6.1.21		Gli alisei sono:
		a) venti periodici che spirano ad una velocità compresa tra i 40 e i 50 nodi e la cui intensità risulta maggiore nei mesi caldi e umidi.
	X	b) venti permanenti che spirano ad una velocità compresa tra i 13 e i 18 nodi e la cui intensità risulta maggiore nei mesi freddi.
		c) venti periodici che spirano ad una velocità compresa tra i 30 e i 40 nodi e la cui intensità risulta maggiore nei mesi caldi e umidi.
1.6.1.22		Cosa si intende per altezza della marea?
		a) il valore dell'altezza delle onde di marea rispetto allo zero idrografico (in inglese chart datum).
		b) il valore dell'altezza media delle più alte onde di marea rispetto allo zero idrografico (in inglese chart datum).
	X	c) il valore dell'altezza dell'alta marea o della bassa marea rispetto allo zero idrografico (in inglese <i>chart datum</i>).
1.6.1.23		Qual è l'Ente nazionale preposto a produrre le informazioni destinate all'assistenza meteorologica delle unità navali in navigazione nel Mar Mediterraneo?
	X	a) il Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica.
		b) il Centro Nazionale delle Stazioni radio costiere.
		c) la Centrale Operativa della Guardia Costiera.
1.6.1.24		Cosa sono gli "avvisi" meteorologici sono messaggi che contengono:
		a) utili informazioni afferenti fenomeni di improvvisi innalzamenti di maree sigiziali.
		b) utili informazioni afferenti fenomeni di improvvisi cambi di direzione delle correnti marine.
	X	c) utili informazioni afferenti fenomeni meteorologici pericolosi per la navigazione marittima.
1.6.1.25		Nell'ambito delle previsioni locali, quali segni premonitori possono indicare il perdurare del bel tempo?
		a) repentino aumento della pressione atmosferica e presenza di cumulonemi all'orizzonte.
	X	b) la pressione rimane costante o sale lentamente ed il sole si presenta di colore rosso nelle ore serali in condizioni di cielo chiaro.
		c) repentino aumento della temperatura e basso tenore di umidità nell'atmosfera.
1.6.1.26		Nell'ambito delle previsioni locali, quali segni premonitori possono indicare il possibile peggioramento del tempo?
	X	a) addensamento dei cirri in cirrostrati, repentina riduzione della pressione e presenza di vento sostenuto già dalle prime ore del mattino.
		b) movimento delle nubi da Sud verso Nord e incremento repentino dell'umidità al tramonto.
		c) rotazione del vento da Sud verso Est e riduzione del livello del mare indipendentemente dalla marea.
1.6.1.27		Nell'ambito delle previsioni locali, quali segni premonitori possono indicare il possibile miglioramento del tempo?
		a) abbassamento delle nubi e brusco calo della pressione atmosferica.
	X	b) innalzamento delle basi delle nubi, rotazione in senso orario del vento da Est verso Sud e poi Ovest e rapido innalzamento della pressione.
		c) repentino annuvolamento del cielo e movimento delle nubi a differenti altezze e in diverse direzioni.

1.6.1.28		Nell'ambito delle previsioni locali, quali segni premonitori possono indicare il possibile verificarsi di precipitazioni piovose?
		a) i venti da Sud calano di intensità, il barometro sale costantemente e il livello del mare tende a salire.
		b) il barometro sale costantemente, con brusco calo della temperatura.
	X	c) le nubi si addensano, i cirri assumono di una colorazione rossastra con calo repentino della pressione e rinforzo dei venti provenienti da Sud.
1.6.1.29		Quali sono tra questi gli elementi che preannunciano l'approssimarsi di tempo cattivo durante la navigazione?
	X	a) brusca caduta della pressione atmosferica e presenza di nuvole ad alto sviluppo verticale.
		b) presenza di mare lungo e nuvole stratificate.
		c) diminuzione della temperatura di rugiada e presenza di mare lungo.
1.6.1.30		Nell'ambito delle previsioni locali, quali segni premonitori possono indicare la possibile formazione di nebbia?
		a) movimento di un flusso di aria fredda e secca da una regione oceanica più calda ad una più fredda, presenza di acqua molto più calda rispetto all'aria sovrastante e presenza di vento teso.
	X	b) movimento di un flusso di aria calda e umida da una regione oceanica più calda a una più fredda, presenza di acqua molto più fredda rispetto all'aria sovrastante e presenza di vento debole.
		c) oscuramento del cielo durante le ore serali, presenza di aria secca e vento regolare.
1.6.1.31		Come possono suddividersi le carte meteorologiche?
	X	a) carte al suolo e carte in quota.
		b) carte generali e carte particolari.
		c) carte gnomoniche e carte equatoriali.
1.6.1.32		Che tipo di fronte è rappresentato in figura?
		a) fronte caldo.
	X	b) fronte freddo.
		c) fronte occluso.
1.6.1.33		Che tipo di fronte è rappresentato in figura?
		a) fronte freddo.
		b) fronte occluso.
	X	c) fronte caldo.
1.6.1.34		Che tipo di fronte è rappresentato in figura?
		a) fronte freddo.
	X	b) fronte stazionario.
		c) fronte caldo.
1.6.1.35		Che tipo di fronte è rappresentato in figura?
	X	a) fronte occluso
		b) fronte stazionario.
		c) fronte caldo.
1.6.1.36		Quali sono i venti del I quadrante?
		a) Mezzogiorno, Libeccio e Ponente.
		b) Ponente, Maestrone e Tramontana.
	X	c) Tramontana, Grecale e Levante.
1.6.1.37		Quali sono i venti del II quadrante?
	X	a) Levante, Scirocco e Mezzogiorno.
		b) Mezzogiorno, Libeccio e Ponente.
		c) Ponente, Maestrone e Tramontana.



1.6.1.38		Quali sono i venti del III quadrante?
		a) Tramontana, Grecale e Levante.
		b) Ponente, Maestrone e Tramontana.
	X	c) Mezzogiorno, Libeccio e Ponente.
1.6.1.39		Quali sono i venti del IV quadrante?
	X	a) Ponente, Maestrone e Tramontana.
		b) Tramontana, Grecale e Levante.
		c) Levante, Scirocco e Mezzogiorno.
1.6.1.40		La rosa dei venti rappresenta:
		a) nome, forza e direzione dei venti.
	X	b) l'orizzonte visibile, con il nome e la direzione di provenienza dei venti tipici del Mediterraneo.
		c) la destinazione dei venti principali.
1.6.1.41		Gli "Avvisi di Burrasca" sono diffusi via radio:
	X	a) preceduti dal segnale di sicurezza "SECURITÈ".
		b) preceduti dal segnale di sicurezza "MAYDAY".
		c) preceduti dal segnale di sicurezza "PANPAN".
1.6.1.42		Gli "Avvisi di Tempesta" o "di Burrasca":
		a) coprono un'area estesa quanto il mar Mediterraneo.
		b) segnalano che una tempesta o burrasca si svilupperà non prima di 12 ore.
	X	c) segnalano tempesta o burrasca in corso o imminente.
1.6.1.43		Il Ponente spira dalla direzione cardinale:
		a) Est.
		b) Nord.
	X	c) Ovest.
1.6.1.44		L'anemometro misura:
	X	a) La velocità del vento.
		b) La velocità della corrente.
		c) La velocità dell'imbarcazione.
1.6.1.45		Da quale direzione proviene il vento di Scirocco?
	X	a) Sud - Est.
		b) Sud - Ovest.
		c) Nord-Ovest.
1.6.1.46		Quali tra le seguenti informazioni sono riportate nel Meteomar:
		a) sorgere e tramonto del sole, per valutare la formazione delle nebbie.
		b) avvisi urgenti ai naviganti (Avurnav).
	X	c) avvisi (es. di temporali o di burrasca), in corso o previsti.
1.6.1.47		Da quale direzione proviene il vento di Grecale?
	X	a) Nord-Est.
		b) Sud-Est.
		c) Sud-Ovest.
1.6.1.48		Quale vento spira da 135 gradi?
		a) Grecale.
		b) Levante.
	X	c) Scirocco.
1.6.1.49		Da Nord - Est spira il:
		a) Levante
		b) Ponente.
	X	c) Grecale.
1.6.1.50		Come viene diffuso il bollettino Meteomar?

		a) sul canale VHF 78, di continuo.
		b) sul canale VHF 16, alle ore sinottiche principali (UTC).
	X	c) sul canale 68, di continuo.
1.6.1.51		La Brezza soffia dal mare perchè:
	X	a) la terraferma si scalda più in fretta del mare.
		b) sia la terraferma che il mare raggiungono la stessa temperatura ed il vento spira dal mare.
		c) la terraferma si raffredda più in fretta del mare.
1.6.1.52		Il Meteomar emesso alle ore 12:00 UTC di oggi:
		a) è valido sino alle ore 18:00 UTC di oggi.
		b) è valido sino alle ore 12:00 UTC di domani.
	X	c) è valido sino alle ore 00:00 UTC di domani.
1.6.1.53		Il vento è originato da?
		a) Instabilità e umidità dell'aria.
	X	b) differenti valori di temperatura e pressione dell'aria.
		c) gradiente termico verticale e umidità dell'aria.
1.6.1.54		La sezione "Tendenza" nel Meteomar indica:
		a) una possibile burrasca.
		b) la direzione di provenienza e la forza del vento per le prossime 96 ore.
	X	c) la tendenza dello stato del mare nelle 12 ore successive al periodo di validità della "Previsione".
1.6.1.55		Le brezze hanno origine:
	X	a) se ci sono differenze di riscaldamento tra mare e terraferma.
		b) nei caldi pomeriggi estivi.
		c) nelle calde serate estive.
1.6.1.56		La Brezza spira da terra di notte perché la terraferma:
		a) ed il mare raggiungono la stessa temperatura.
	X	b) si raffredda più in fretta del mare.
		c) si scalda più in fretta del mare.
1.6.1.57		Il Meteomar è trasmesso:
		a) dal Ministero dello Sviluppo Economico (ex Comunicazioni).
	X	b) dalle Stazioni Radio costiere.
		c) dalle Capitanerie di porto.
1.6.1.58		Da Est spira:
	X	a) Levante.
		b) Ponente.
		c) Tramontana.
1.6.1.59		Gli Avvisi di burrasca (Gale Warnings):
	X	a) sono diffusi via VHF con precedenza assoluta su tutti gli altri messaggi di natura meteorologica.
		b) sono diffusi via VHF in coda con gli altri messaggi di natura meteorologica.
		c) forniscono informazioni su venti forza 12.
1.6.1.60		La brezza:
		a) di notte risente della condizione in base alla quale il mare si raffredda più in fretta della terraferma.
	X	b) di giorno soffia dal mare verso la terraferma.
		c) è un indicatore di condizioni generali di cattivo tempo.
1.6.1.61		La brezza di terra spira:
		a) ininterrottamente per 24 ore al giorno.
	X	b) di notte.
		c) di giorno.

1.6.1.62		Con corrente e vento, l'un l'altro contro in direzione opposta, l'onda è:
	X	a) ripida.
		b) alta.
		c) incomprensibile.
1.6.1.63		La brezza di terra è innescata:
	X	a) dal rapido raffreddamento della terraferma rispetto al mare.
		b) dal raffreddamento del mare.
		c) dal riscaldamento della terraferma da parte del sole.
1.6.1.64		La brezza:
		a) è più consistente nelle giornate di pioggia.
	X	b) di notte spira dalla terraferma verso il mare.
		c) di giorno è dovuta alla pressione più alta sulla terraferma che sul mare.
1.6.1.65		La sezione "Tendenza" circa il vento indicato nel Meteomar:
	X	a) fornisce la tendenza del vento nelle 12 ore successive al periodo di validità del Meteomar medesimo.
		b) fornisce la tendenza del vento nelle 24 ore successive al periodo di validità del Meteomar medesimo.
		c) fornisce previsioni relative alle 48 ore successive al periodo di validità del Meteomar medesimo.
1.6.1.66		La direzione di provenienza:
		a) del Grecale è da E.
		b) della tramontana è tra il II° e il III° quadrante.
	X	c) del maestrale è da NW.
1.6.1.67		Da quale direzione proviene il vento di Libeccio?
		a) Nord-Ovest.
	X	b) Sud-Ovest.
		c) Sud-Ovest.
1.6.1.68		La brezza:
		a) di notte soffia dal mare verso la terra.
		b) è un indicatore di condizioni generali di cattivo tempo.
	X	c) di notte è ragionevolmente dovuta al più rapido raffreddamento della terraferma rispetto al mare.
1.6.1.69		Il vento che viene da 270 gradi si chiama:
		a) Scirocco.
	X	b) Ponente.
		c) Levante.
1.6.1.70		Quale affermazione è corretta tra le seguenti:
		a) con il barometro misuro il valore della tendenza barografica istantanea.
	X	b) la pressione dell'aria è misurata con il barometro.
		c) generalmente, se il tempo peggiora la pressione aumenta.
1.6.1.71		Ostro e Mezzogiorno:
	X	a) sono lo stesso vento.
		b) non sono venti.
		c) non sono lo stesso vento.
1.6.1.72		Quale affermazione tra le seguenti è corretta:
		a) il barometro misura la temperatura dell'aria.
	X	b) il barometro misura la pressione dell'aria.
		c) in genere se il tempo peggiora l'umidità diminuisce.
1.6.1.73		Individuare la corretta direzione di provenienza:
	X	a) la Tramontana spira da N.
		b) il Libeccio spira da 135 gradi.
		c) l'Ostro spira da NW.

1.6.1.74		Da quale direzione proviene il vento di Libeccio?
		a) Nord-Ovest.
	X	b) Sud-Ovest.
		c) Sud-Est.
1.6.1.75		Individuare l'affermazione corretta:
	X	a) l'ostro spira da 180 gradi.
		b) lo scirocco spira da 225 gradi.
		c) il levante spira da 135 gradi.
1.6.1.76		Riguardo al bollettino meteoamar:
		a) la trasmissione avviene tramite le Capitanerie di porto.
	X	b) orari e canali di servizio sono riportati sulla pubblicazione Radioservizi per la navigazione edita dall'I.I.M.M.
		c) orari e canali di servizio sono riportati sulla pubblicazione Radioservizi per la navigazione edita dall'A.M.
1.6.1.77		L'umidità relativa si misura con:
		a) barografo.
		b) barometro.
	X	c) igrometro.
1.6.1.78		La formazione delle brezze è innescata dalla diversa:
		a) umidità tra due zone.
		b) pressione atmosferica tra due zone.
	X	c) temperatura tra due zone.
1.6.1.79		L'aria, se calda, è:
	X	a) più leggera di quella fredda.
		b) più pesante di quella fredda.
		c) data dai venti che soffiano da E e NE.
1.6.1.80		La pressione atmosferica viene considerata:
		a) normale, se uguale a 1003,2 hPa; alta se superiore e bassa se inferiore al suddetto valore.
		b) normale, se uguale a 1023,2 hPa; alta se superiore e bassa se inferiore al suddetto valore.
	X	c) normale, se uguale a 1013,2 hPa; alta se superiore e bassa se inferiore al suddetto valore.
1.6.1.81		Quale affermazione tra le seguenti è corretta:
		a) lo stato del mare è misurato con la scala di Dorrestein.
		b) se la pressione diminuisce il tempo volgerà al bello.
	X	c) generalmente, l'orizzonte chiaro, con calma di vento, preannuncia bel tempo.
1.6.1.82		Quali sono i valori minimi e massimi delle scale del vento e del mare?
		a) vento da 0 a 14, mare da 0 a 10.
	X	b) vento da 0 a 12, mare da 0 a 9.
		c) vento da 1 a 10, mare da 1 a 9.
1.6.1.83		Quale affermazione è corretta tra le seguenti:
	X	a) il vento di levante proviene da oriente.
		b) il vento di libeccio è un vento cardinale.
		c) il vento di ponente spira verso ovest.
1.6.1.84		Quale affermazione è corretta tra le seguenti:
		a) il levante spira tra N e NNW.
		b) il libeccio spira tra S e SSE.
	X	c) lo scirocco spira da SE.

1.6.1.85		I venti che spirano dai 4 punti intercardinali (NE, SE, SW, NW) prendono il nome dalla regione:
	X	a) di provenienza.
		b) dove si manifestano più frequentemente (es.libeccio in Libia).
		c) verso la quale si dirigono.
1.6.1.86		Al passaggio di un fronte freddo, la pressione:
	X	a) sale bruscamente.
		b) diminuisce dietro, alle spalle del fronte, e dopo di nuovo aumenta repentinamente.
		c) diminuisce.
1.6.1.87		Una "Burrasca":
	X	a) corrisponde a un termine descrittivo della Forza del vento.
		b) corrisponde ad uno stato del mare abbastanza agitato.
		c) corrisponde a un gergo marinaro usato per esprimere un tempo perturbato in zone lontane.
1.6.1.88		I "Cirri" sono:
	X	a) le nubi più alte che di norma indicano bel tempo se la pressione è stazionaria o in salita.
		b) le nubi di altezza media tra 2000 e 6000 m.
		c) le nubi da cui è possibile prevedere l'arrivo brusco di un fronte freddo e le piogge entro 6 ore.
1.6.1.89		La violenza di un temporale è in funzione:
	X	a) dello sviluppo verticale della nube.
		b) dell'escursione termica.
		c) della stagione.
1.6.1.90		Il fronte:
		a) è quella linea di separazione sussistente tra due correnti di stessa intensità ma con verso opposto.
		b) è la linea che separa due strati di cumuli-nembi e nembo-strati.
	X	c) è una linea che esprime la superficie di contatto o di discontinuità che separa due masse d'aria.
1.6.1.91		I "Cumuli" sono:
		a) nubi grigie stratiformi.
		b) le nubi più alte di aspetto chiaro e filamentoso.
	X	c) nubi a sviluppo verticale.
1.6.1.92		Il "fetch minimo" è:
	X	a) il tratto di mare, privo di ostacoli, sul quale soffia un vento per un certo periodo, oltre il quale tratto di mare le onde raggiungeranno la massima altezza per quel dato vento.
		b) una condizione del mare caratterizzata da onde corte e ripide.
		c) un vento caldo e secco discendente da una catena montuosa.
1.6.1.93		In genere la pressione aumenta se:
	X	a) spirano venti freddi dal 4° e 1° quadrante.
		b) spirano venti freddi dal 2° e 3° quadrante.
		c) nessuna delle due affermazioni suddette è corretta.
1.6.1.94		Sono nuvole temporalesche:
		a) gli altocumuli
	X	b) i cumulonembi.
		c) i nembostrati.
1.6.1.95		Generalmente, al passaggio di un fronte freddo:
		a) la pressione diminuisce in modo irregolare, inoltre la temperatura e l'umidità sono in aumento.
		b) la visibilità peggiora, vi sono nubi di tipo altostratiforme e nebbie.

	X	c)	la pressione aumenta bruscamente, il vento rinforza con raffiche.
1.6.1.96			Generalmente, con aria instabile si hanno precipitazioni:
		a)	scarse.
	X	b)	di forte intensità e a intermittenza.
		c)	poco intense.
1.6.1.97			Come si definisce una corrente di marea?
	X	a)	lo spostamento orizzontale delle acque marine generato dalla marea, non collegato al moto ondoso
		b)	lo spostamento verticale delle acque marine generato dalla marea.
		c)	lo spostamento obliquo delle acque marine generato dalla marea.
1.6.1.98			Una corrente marina è:
	X	a)	un movimento di masse d'acqua non derivante dal moto ondoso o dalla marea.
		b)	un movimento di masse d'acqua generato dal moto ondoso o dalla marea.
		c)	un movimento di masse d'acqua generato dall'azione combinata delle maree e del moto ondoso.
1.6.1.99			In genere, con aria instabile la visibilità è:
	X	a)	buona, a volte ottima.
		b)	scarsa.
		c)	nessuna delle due affermazioni suddette è corretta.
1.6.1.100			Riguardo alla corrente marina, è possibile affermare che:
		a)	si verifica in acque relativamente basse e negli stretti, e relative adiacenze, colleganti due bacini.
		b)	l'intero ciclo copre un periodo di alcune ore.
	X	c)	si verifica in acque profonde e in mari aperti e che risente del moto di rotazione terrestre.
1.6.1.101			La corrente di marea:
	X	a)	si verifica in acque relativamente basse e negli stretti, e relative adiacenze, colleganti due bacini.
		b)	è un fenomeno stagionale.
		c)	la massa d'acqua interessata ha una sua densità e temperatura diversa dalla massa d'acqua circostante.
1.6.1.102			Un fronte stazionario indica:
	X	a)	una persistente situazione di stallo e di maltempo.
		b)	un fronte attivo di temporali.
		c)	un fronte che si muove poco.
1.6.1.103			Il vento è teso quando:
	X	a)	la direzione media e la velocità media si mantengono costanti per un certo periodo di tempo.
		b)	la direzione media muta continuamente mentre la velocità media rimane costante.
		c)	è a raffiche quando direzione e velocità medie variano notevolmente e improvvisamente.
1.6.1.104			Il vento è a raffiche quando:
	X	a)	la direzione media rimane costante mentre la velocità media presenta improvvisi picchi con valori di almeno 10 nodi oltre la media e di durata inferiore al minuto.
		b)	quando la direzione media muta continuamente mentre la velocità media rimane costante per un certo periodo di tempo.
		c)	quando direzione e velocità medie non variano, come accade nel corso di temporali.
1.6.1.105			Il Foehn (o Fohn) indica:
	X	a)	un vento che discende forzatamente di quota lungo il versante sottovento di un ostacolo orografico.

		b)	un vento che, per effetto di un ostacolo orografico, è costretto a salire di quota lungo il versante sopravvento.
		c)	un vento anabatico.
1.6.1.106			Cosa provoca il moto ondoso?
		a)	le maree alle quadrature.
		b)	la sabbia quando è vicina alle rocce.
	X	c)	il vento.
1.6.1.107			La lunghezza di un'onda è data dalla distanza:
		a)	orizzontale tra due incavi successivi.
	X	b)	orizzontale tra due creste successive.
		c)	verticale tra la cresta di un'onda e l'incavo dell'onda successiva.
1.6.1.108			L'altezza di un'onda è data dalla distanza verticale:
	X	a)	tra la cresta e l'incavo.
		b)	tra la cresta e il frangente.
		c)	tra il frangente e l'incavo.
1.6.1.109			Generalmente un'onda frange quando:
		a)	la profondità del fondale è maggiore del doppio dell'altezza dell'onda.
		b)	il rapporto tra altezza e lunghezza (ripidità) dell'onda è maggiore di 1/25.
	X	c)	il rapporto tra altezza e lunghezza (ripidità) dell'onda è maggiore di 1/7.
1.6.1.110			Generalmente un'onda frange quando:
		a)	il rapporto tra altezza e lunghezza (ripidità) dell'onda è maggiore di 1/8.
		b)	la profondità del fondale è maggiore del doppio dell'altezza dell'onda.
	X	c)	la profondità del fondale è minore del doppio dell'altezza dell'onda.
1.6.1.111			Cosa si intende per "mare vivo"?
		a)	quando l'onda proviene per propagazione da una zona lontana, rispetto all'osservatore, dove agisce un vento che lo sta generando.
	X	b)	è generato da un vento che agisce sul posto dove si trova l'osservatore.
		c)	è una zona ricca di pesce.
1.6.1.112			Quando si ha il così detto "mare lungo" circa le onde?
		a)	quando c'è vento ma non c'è onda.
		b)	Quando si ha moto ondoso generato da un vento che agisce sul posto dove si trova l'osservatore.
	X	c)	Quando si ha moto ondoso proveniente per propagazione da una zona lontana, rispetto all'osservatore, in cui è presente un "mare vivo".
1.6.1.113			L'osservatore valuta che sta navigando con un "mare vecchio" (o "morto") se il sistema di onde:
	X	a)	persiste sul posto dove si trova l'osservatore pur in assenza dell'azione diretta del vento che lo aveva generato.
		b)	è generato da un vento che agisce sul posto dove si trova l'osservatore.
		c)	proviene per propagazione da una zona lontana, rispetto all'osservatore, in cui è presente un mare vivo.
1.6.1.114			Quant'è il valore di pressione media sul livello del mare?
		a)	1053,2 hPa.
		b)	1003,2 mm.
	X	c)	1013,2 hPa.
1.6.1.115			In genere, nella zona che precede un fronte caldo:
		a)	la pressione aumenta rapidamente.
		b)	si ha pioggia intermittente.
	X	c)	la pressione cade rapidamente.
1.6.1.116			Se la pressione sale bruscamente, cosa possiamo attenderci:
	X	a)	il passaggio di un fronte freddo.
		b)	il passaggio di un fronte caldo.

		c) il passaggio di un fronte occluso.
1.6.1.117		Quali sono gli effetti di un fronte caldo?
		a) il rapido sollevamento dell'aria calda genera nubi di tipo cumulonembo generando fenomeni meteorologici anche violenti come rovesci, temporali e vento forte.
	X	b) l'aria calda, raffreddandosi, causa piogge leggere al passaggio del fronte.
		c) nebbia da irraggiamento.
1.6.1.118		Quali sono gli effetti di un fronte freddo?
	X	a) il rapido sollevamento dell'aria calda genera nubi di tipo cumulonembo, generando fenomeni meteorologici anche violenti come rovesci, temporali e vento forte.
		b) l'aria calda, raffreddandosi, causa piogge leggere al passaggio del fronte.
		c) nebbia da irraggiamento.
1.6.1.119		Quale differenza c'è fra nebbia e foschia?
		a) nessuna.
	X	b) entrambe riducono la visibilità, ma si ha la nebbia quando la visibilità viene ridotta a valori inferiori a 1 km.
		c) entrambe riducono la visibilità, ma si ha la foschia quando la visibilità viene ridotta a valori inferiori a 1 km.
1.6.1.120		Circa il gradiente barico, i venti saranno:
		a) sempre costanti fra un'isobara e l'altra.
		b) più deboli quanto minore è la distanza tra una isobara e l'altra, perché minore è la differenza di pressione.
	X	c) più forti quanto minore è la distanza tra una isobara e l'altra, perché maggiore è la differenza di pressione.
		fine Elementi di meteorologia
1.7		7 - NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA - 322
1.7.1.1		Il grado di longitudine è la misura della distanza:
		a) angolare tra l'equatore ed il parallelo passante per il punto.
	X	b) angolare tra due meridiani ed è pari a 60 minuti d'arco.
		c) equivalente ad un miglio marino.
1.7.1.2		Il grado di latitudine è la misura della distanza:
		a) angolare tra un meridiano ed il successivo corrispondente ad 1' di arco.
		b) equivalente ad un miglio marino.
	X	c) angolare tra l'equatore ed il parallelo, oppure tra due paralleli.
1.7.1.3		L'arco di meridiano compreso fra l'equatore e il parallelo passante per il punto esprime:
	X	a) la latitudine del punto.
		b) l'affermazione è errata.
		c) la distanza angolare compresa fra i paralleli passanti per i due punti.
1.7.1.4		La latitudine è misurata:
		a) da 0° a 90° verso Est o verso Ovest.
		b) da 0° a 180° verso Nord o verso Sud.
	X	c) la latitudine si misura da 0° a 90° verso Nord o verso Sud.
1.7.1.5		La longitudine si misura:
		a) da 0° a 90° verso Est o verso Ovest.
	X	b) da 0° a 180° verso Est o verso Ovest.
		c) da 0° a 180° verso Nord o verso Sud.
1.7.1.6		Il meridiano è:
		a) un circolo minore della superficie terrestre, parallelo al piano dell'equatore.
		b) il circolo massimo ottenuto attraverso l'intersezione della sfera terrestre con un piano perpendicolare all'asse polare e passante per il centro della terra.

	X	c) ogni circolo massimo che passa per i due poli geografici Nord e Sud.
1.7.1.7		Le coordinate geografiche sono date da:
		a) equatore e meridiano di Greenwich.
	X	b) latitudine e longitudine.
		c) Nord, Sud, Est, Ovest.
1.7.1.8		I cerchi fondamentali del sistema di coordinate sono:
		a) il meridiano di Greenwich ed il meridiano di Monte Mario.
		b) l'ortodromia e la lossodromia.
	X	c) l'equatore ed il meridiano di Greenwich.
1.7.1.9		Considerando la terra perfettamente sferica, il miglio nautico corrisponde:
		a) alla lunghezza dell'arco di un circolo di parallelo che corrisponde ad a 1' (un primo) misurato sulla scala della longitudine.
	X	b) alla lunghezza dell'arco di circolo massimo che corrisponde a 1' (un primo) di latitudine.
		c) a 1896 metri.
1.7.1.10		Il meridiano di Greenwich è:
	X	a) il semicerchio massimo fondamentale al quale si rapportano le longitudini dei luoghi.
		b) il semicerchio massimo fondamentale al quale si rapportano le latitudini dei luoghi; divide la terra in due emisferi: Nord e Sud.
		c) il circolo massimo fondamentale, al quale si rapportano le latitudini dei luoghi; divide la terra nei due emisferi Nord e Sud.
1.7.1.11		Cos'è il "grado"?
	X	a) è l'unità di misura angolare, pari alla 360° parte di un angolo giro; si divide in 60' (minuti d'arco) ed ogni primo in 60" (secondi d'arco).
		b) è l'unità di misura angolare, pari alla 60° parte di un angolo giro; si divide in 100' (minuti d'arco) ed ogni primo in 60" (secondi d'arco).
		c) è l'unità di misura angolare, pari alla 100° parte di un angolo giro; si divide in 100' (minuti d'arco) ed ogni primo in 100" (secondi d'arco).
1.7.1.12		L'arco di parallelo compreso tra il meridiano fondamentale ed il meridiano passante per il punto esprime:
		a) l'arco di meridiano inferiore a 90 gradi compreso fra i due punti.
	X	b) la longitudine del punto.
		c) la distanza angolare compresa fra i meridiani passanti per i due punti.
1.7.1.13		I Circoli Massimi sono:
		a) gli Antimeridiani.
	X	b) l'Equatore ed i Meridiani con i rispettivi Antimeridiani.
		c) l'insieme dei Paralleli e i Meridiani.
1.7.1.14		I paralleli sono gli infiniti:
	X	a) circoli minori che si dipartono parallelamente dall'equatore verso i poli.
		b) circoli minori che uniscono i poli.
		c) semicircoli che uniscono i poli.
1.7.1.15		Posto che le linee di riferimento del sistema di coordinate geografiche sono l'equatore ed il meridiano di Greenwich, tali linee rispettivamente sono:
	X	a) il primo è un cerchio massimo, il secondo è un semicerchio massimo.
		b) il primo è un cerchio minore, il secondo è un semicerchio minore.
		c) il primo è un cerchio semimassimo, il secondo è un semicerchio minore.
1.7.1.16		Per ogni grado di longitudine, si considerano 180 meridiani tra 0 e 180 gradi Est, 180 meridiani tra 0 e 180 gradi Ovest, ma:
	X	a) effettivamente sono infiniti.
		b) effettivamente sono 90 verso nord e 90 verso sud.
		c) effettivamente sono molti meno.

1.7.1.17		La longitudine si misura:
	X	a) da 0 a 180 gradi verso E e da 0 a 180 gradi verso W.
		b) da 0 a 360 gradi verso S o N.
		c) da 0 a 90 gradi verso N e da 0 a 90 gradi verso S.
1.7.1.18		I paralleli sono:
		a) cerchi minori paralleli all'asse di rotazione terrestre.
		b) cerchi massimi paralleli all'equatore.
	X	c) cerchi minori perpendicolari all'asse terrestre e paralleli all'equatore.
1.7.1.19		L'equatore è:
		a) il semicircolo massimo fondamentale, al quale si rapportano le longitudini dei luoghi. Divide la terra in due emisferi Est ed Ovest.
	X	b) il cerchio massimo fondamentale, al quale si rapportano le latitudini dei luoghi. Divide la terra nei due emisferi Nord (Boreale) e Sud (Australe).
		c) meridiano fondamentale.
1.7.1.20		Quanto misura un miglio nautico?
		a) 1609,34 metri.
	X	b) 1852 metri.
		c) 1810 metri.
1.7.1.21		Come si esprimono le coordinate geografiche?
	X	a) in latitudine e longitudine.
		b) in cerchio capace e rilevamento bussola.
		c) in rilevamento bussola e rilevamento magnetico.
1.7.1.22		Usualmente, la lettera greca " λ " (lambda) è utilizzata:
		a) per indicare la latitudine.
	X	b) per indicare la longitudine.
		c) assolutamente non è utilizzata.
1.7.1.23		Navigando con $R_v = 180$ gradi, rimarrà invariata:
		a) la latitudine.
	X	b) la longitudine.
		c) nessuna delle due.
1.7.1.24		Sono elementi del sistema di riferimento sulla sfera terrestre:
	X	a) poli geografici, equatore e meridiano di Greenwich.
		b) miglio nautico, lossodromia ed ortodromia.
		c) rosa dei venti.
1.7.1.25		Usualmente, la lettera greca " ϕ " (fi) è utilizzata:
	X	a) per indicare la latitudine.
		b) per indicare la longitudine.
		c) assolutamente non è utilizzata.
1.7.1.26		I meridiani sono gli infiniti:
		a) cerchi massimi dell'emisfero nord.
	X	b) semicircoli che uniscono i poli.
		c) cerchi minori che si dipartono parallelamente dall'equatore ai poli.
1.7.1.27		Dove è indicato, sulla carta nautica, il valore della longitudine?
		a) in basso.
		b) in alto.
	X	c) in alto e in basso.
1.7.1.28		L'equatore:
		a) è l'unico parallelo a non essere un cerchio massimo.
	X	b) costituisce il riferimento per la misura della latitudine
		c) costituisce unico riferimento per la misura della longitudine.

1.7.1.29		Il circolo massimo che divide la terra nei due emisferi, noti sotto il nome di "Australe" e "Boreale", è denominato:
		a) orizzonte.
	X	b) equatore.
		c) meridiano di Greenwich.
1.7.1.30		Con la sola coordinata geografica della longitudine è possibile identificare in maniera univoca un punto geografico della terra?
		a) certamente.
		b) solo se abbiamo la sua distanza dal faro.
	X	c) no, occorre necessariamente anche la seconda coordinata geografica della latitudine.
1.7.1.31		Uno dei seguenti valori è un dato sicuramente errato; quale?
	X	a) 95 gradi di latitudine nord.
		b) 95 gradi di longitudine est.
		c) 95 gradi di longitudine ovest.
1.7.1.32		La caratteristica dei punti lungo un arco di parallelo è che:
	X	a) tutti hanno la stessa latitudine.
		b) tutti sono equidistanti fra loro.
		c) tutti hanno la stessa longitudine.
1.7.1.33		La caratteristica dei punti lungo un arco di meridiano è che:
		a) tutti sono equidistanti fra loro.
	X	b) tutti hanno la stessa longitudine.
		c) tutti hanno la stessa latitudine.
1.7.1.34		Navigando con Rv 090 gradi, rimane invariata:
		a) la declinazione magnetica.
	X	b) la latitudine.
		c) la longitudine.
1.7.1.35		La latitudine di un punto è l'arco:
	X	a) di meridiano compreso tra l'equatore ed il punto (o il parallelo passante per il punto considerato).
		b) compreso tra l'equatore ed il polo.
		c) di equatore compreso tra il meridiano di Greenwich ed il meridiano passante per il punto considerato.
1.7.1.36		La longitudine di un punto è l'arco:
		a) compreso tra il meridiano di Greenwich ed il suo antimeridiano.
	X	b) di equatore compreso tra il meridiano di Greenwich ed il meridiano passante per il punto considerato.
		c) di meridiano compreso tra l'equatore ed il punto (o parallelo passante per il punto considerato).
1.7.1.37		Per convenzione si dice che i paralleli sono:
		a) 181.
		b) tanti quanti sono i meridiani.
	X	c) 180, di cui 90 contati di grado in grado dall'equatore (zero gradi) al polo Nord e altrettanti 90 contati di grado in grado dall'equatore (zero gradi) al polo Sud, però possiamo tracciarne infiniti.
1.7.1.38		Per convenzione si dice che i meridiani sono:
		a) 361.
		b) tanti quanti sono i paralleli.
	X	c) 360, di cui 180 contati di grado in grado a partire dal meridiano di Greenwich verso Est ed altrettanti 180 contati di grado in grado a partire dal meridiano di Greenwich verso Ovest, però possiamo tracciarne infiniti.
1.7.1.39		Il meridiano "zero" corrisponde:
	X	a) a quello comunemente chiamato meridiano di Greenwich.

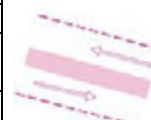
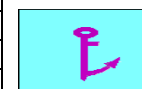
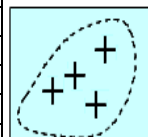
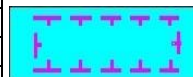
		b)	a quello che si trova nel punto ove si incrociano il meridiano di Greenwich e l'equatore.
		c)	a quello comunemente chiamato equatore.
1.7.1.40			Il novantesimo parallelo si trova:
	X	a)	al polo.
		b)	a metà tra il polo e l'equatore.
		c)	all'equatore.
1.7.1.41			Il novantesimo meridiano:
		a)	è l'antimeridiano ovvero il meridiano opposto al meridiano di Greenwich.
		b)	passa per Greenwich.
	X	c)	ricade esattamente a metà tra il meridiano di Greenwich ed il suo antimeridiano, cioè nel cardine Est ovvero nel cardine Ovest.
1.7.1.42			Leggo sulla carta nautica in proiezione di mercatore che un'isola si trova a 45 gradi di latitudine: è Nord o Sud?
	X	a)	è nord se vediamo i valori di latitudine aumentare verso il Nord.
		b)	è sud se vediamo i valori di latitudine diminuire verso il Nord.
		c)	è sud se si trova su un parallelo.
1.7.1.43			L'emisfero sud è quello:
	X	a)	australe.
		b)	boreale.
		c)	settentrionale.
1.7.1.44			Se la longitudine di un punto misura 0° significa che:
	X	a)	il punto si trova esattamente sul meridiano di Greenwich.
		b)	il punto si trova esattamente sull'equatore.
		c)	il punto si trova sul parallelo del tropico del cancro.
1.7.1.45			Se la latitudine di un punto misura 0° significa che:
	X	a)	il punto si trova sull'equatore.
		b)	il punto si trova sul meridiano di Greenwich.
		c)	il punto si trova al Polo Nord.
1.7.1.46			A quali aree marittime si riferiscono le carte e pubblicazioni nautiche edite dall'I.I.M.M.?
		a)	ai mari ed alle coste nazionali italiane.
		b)	a tutti i mari del mondo.
	X	c)	ai mari ed alle coste nazionali italiane nonché a quelle del Mar Mediterraneo, del Mar d'Azov e del Mar Nero.
1.7.1.47			In una carta di Mercatore, la scala delle latitudini rimane la stessa per tutta la carta?
		a)	sì.
		b)	no, non è costante e diminuisce con la latitudine.
	X	c)	no, non è costante ed aumenta con la latitudine.
1.7.1.48			Gli aggiornamenti alla carta nautica si riportano:
		a)	sulle "Tavole Nautiche".
		b)	nella Legenda del titolo.
	X	c)	su un lato a margine della stessa carta nautica.
1.7.1.49			La carta di Mercatore:
		a)	è una modifica della carta gnomonica operata dallo spagnolo Mercatore.
	X	b)	in essa i paralleli hanno distanza variabile in funzione delle latitudini crescenti.
		c)	rappresenta le zone polari.
1.7.1.50			A seconda della scala, in quali categorie si possono suddividere le carte nautiche?
		a)	carte planetarie, carte astronomiche, carte satellitari, carte radiogoniometriche e carte sinottiche.
	X	b)	carte generali, carte di atterraggio, carte costiere, carte dei litorali e piani nautici.

		c)	carte stereografiche, carte topografiche, carte astronomiche, carte gnomoniche e carte iperboliche.
1.7.1.51			Qual è la scala delle carte nautiche generali?
	X	a)	1:100.000 e inferiore.
		b)	1:3.000.000 e inferiore.
		c)	1:300.000 e inferiore.
1.7.1.52			Come possono definirsi le carte nautiche costiere?
		a)	carte utilizzate dal navigante durante la navigazione svolta nei bacini portuali.
	X	b)	carte utilizzate dal navigante principalmente durante la fase prossima all'atterraggio e che rappresentano in modo particolarmente dettagliato elementi afferenti le batimetriche ed il segnalamento marittimo.
		c)	carte utilizzate dalle Stazioni Radio Costiere.
1.7.1.53			Le linee batimetriche:
		a)	delimitano le aree in cui è vietato l'ancoraggio.
		b)	consentono di individuare la presenza di relitti.
	X	c)	sono linee di ugual fondale.
1.7.1.54			Come sono rappresentati i meridiani sulla carta di Mercatore?
		a)	con rette parallele tra loro, ma non equidistanti.
	X	b)	con rette perpendicolari all'equatore ed equidistanti fra loro.
		c)	con rette convergenti verso il polo.
1.7.1.55			Quale carta non è usata per condurre la navigazione costiera?
	X	a)	la carta a piccola scala.
		b)	la carta a grande scala.
		c)	la carta dei litorali.
1.7.1.56			Quale caratteristica possiede la carta di Mercatore?
	X	a)	l'isogonia, perché conserva inalterati gli angoli formati da meridiani e paralleli.
		b)	la proiezione gnomonica, che mostra i paralleli radiali.
		c)	la proiezione gnomonica, che mostra i meridiani radiali.
1.7.1.57			I "pianetti" sono utilizzati per:
		a)	conoscere le correnti marine e svolgere i relativi problemi.
	X	b)	conoscere l'entrata dei porti ed altre informazioni quali la dislocazione delle banchine, i punti di ormeggio, i fondali presenti, ecc.
		c)	la condotta della navigazione in avvicinamento della costa.
1.7.1.58			Che tipo di carta è il piano nautico in relazione alla scala della carta?
	X	a)	carta a grande scala riprodotte aree di limitate estensioni come porti, rade, isolotti.
		b)	carta a grande scala riprodotte aree di elevate estensioni come mari e continenti.
		c)	carta a grande scala, quale quella con scala 1:1.000.000.
1.7.1.59			Si usa la carta gnomonica per la navigazione costiera stimata?
		a)	sempre.
	X	b)	no, è utilizzabile per pianificare una traversata oceanica.
		c)	sì, perché è prescritta per una navigazione a corto raggio.
1.7.1.60			Quali, tra quelli sotto elencati, sono riportati sulla carta nautica edita dall'I.I.M.M.?
		a)	simboli indicanti la natura del suolo terrestre.
		b)	le caratteristiche dei venti nella zona rappresentata.
	X	c)	simboli indicanti la natura del fondo marino.
1.7.1.61			In cosa consiste la proprietà della isogonia di una carta nautica?
		a)	la carta mantiene il rapporto tra gli angoli, ma solo in ristrette fasce di latitudine e a date condizioni.
	X	b)	la carta mantiene gli angoli della realtà.
		c)	la carta mantiene il rapporto tra le aree.

1.7.1.62		Le carte nautiche sono classificate secondo il criterio:
		a) del formato.
	X	b) della scala.
		c) del porto principale cui si riferiscono.
1.7.1.63		Le carte generali possono essere utilizzate per:
		a) la disposizione delle varie carte particolari.
		b) lo studio di eventi meteorologici su grande scala.
	X	c) la pianificazione di rotte su grandi distanze.
1.7.1.64		Sulla carta di Mercatore i paralleli sono rappresentati da linee rette:
		a) non parallele tra loro, ma equidistanti.
	X	b) parallele tra loro, ma non equidistanti al crescere della latitudine.
		c) parallele tra loro ed equidistanti.
1.7.1.65		Sulla proiezione di Mercatore, i primi di longitudine:
	X	a) sono uguali tra loro.
		b) diminuiscono la loro lunghezza con il crescere della latitudine.
		c) aumentano la loro lunghezza con il crescere della latitudine.
1.7.1.66		Generalmente, la “carta generale” è espressa con:
		a) scala compresa tra 1:60.000 e 1:200.000.
		b) scala superiore a 1:1.000.000.
	X	c) scala inferiore a 1:3.000.000.
1.7.1.67		Qual è la scala utilizzata nella “carta costiera” tra quelle sotto indicate?
		a) 1:10.000.
	X	b) 1:100.000.
		c) 1:1.100.000.
1.7.1.68		Qual è la scala utilizzata nel “piano nautico” tra quelle sotto indicate, per rappresentare un porto e la sua rada?
		a) 1:550.000.
		b) 1:55.000.
	X	c) 1:5.000.
1.7.1.69		Oltre al profilo della costa, cosa è riportato sulle carte nautiche?
		a) la natura della terraferma, e alcune notizie oceanografiche.
		b) la dislocazione delle stazioni radio costiere.
	X	c) la profondità, le elevazioni, i segnali convenzionali ecc.
1.7.1.70		Tra due scale della carta, la maggiore è quella:
		a) che dipende dalla latitudine.
		b) col denominatore maggiore.
	X	c) col denominatore minore.
1.7.1.71		In navigazione, si può carteggiare sulle carte didattiche?
		a) no, perché sono stampate in bianco e nero e non a quattro colori.
		b) si.
	X	c) no, perché oltre a non essere aggiornate non sono documenti ufficiali.
1.7.1.72		I poli non sono rappresentabili con la Carta di Mercatore:
	X	a) in quanto la lunghezza del primo di latitudine diviene infinita in prossimità dei Poli.
		b) in quanto la navigazione ai poli è talmente scarsa da rendere non conveniente la produzione di tali carte di mercatore polari.
		c) le precedenti risposte sono errate.
1.7.1.73		Riguardo alle caratteristiche della proiezione di Mercatore, si può dire che:
	X	a) che il punto di proiezione è situato al centro della Terra.
		b) che lungo i meridiani i rapporti tra le distanze risultano inalterati.
		c) che la distanza tra i paralleli diminuisce verso i poli.
1.7.1.74		Le informazioni sul tipo di fondale:

		a) si chiedono per radio.
	X	b) si leggono sulla carta nautica.
		c) si acquisiscono su internet.
1.7.1.75		Al fine di preservare la riutilizzabilità della carta nautica:
		a) la biro verde serve solo a tracciare le rotte e a segnare i punti stimati.
		b) la biro nera a punta sottile serve a segnalare i punti nave documentabili.
	X	c) il compasso, possibilmente a punte secche, serve per misurare o riportare distanze.
1.7.1.76		Tra le caratteristiche della proiezione di Mercatore, risulta che:
		a) non conserva la corrispondenza dei valori angolari.
		b) i paralleli risultano equidistanti tra loro.
	X	c) rende rettilinee le rotte lossodromiche.
1.7.1.77		Sulla carta nautica in proiezione di Mercatore è indicato un segnalamento preceduto da una " F "; significa che:
		a) è una costa frastagliata.
	X	b) è una luce fissa.
		c) è un faro.
1.7.1.78		Nella carta nautica di Mercatore i meridiani ed i paralleli formano angoli di:
		a) 45 gradi.
	X	b) 90 gradi.
		c) 180 gradi.
1.7.1.79		Tra le caratteristiche della proiezione di Mercatore, risulta che:
		a) lungo gli archi di meridiani i rapporti tra le distanze risultano inalterati.
	X	b) non è utilizzabile oltre i 70 gradi di Latitudine.
		c) i paralleli risultano equidistanti tra loro.
1.7.1.80		La scala 1:50.000 identifica una carta nautica:
	X	a) "costiera a grande scala", utilizzabile per condurre la navigazione costiera.
		b) dei porti e delle rade ("piano nautico").
		c) a proiezione "gnomonica".
1.7.1.81		La carta nautica di "nuova edizione", edita dall'I.I.M.M.:
		a) non annulla la precedente edizione.
	X	b) è l'edizione di una rappresentazione già esistente che contiene modifiche essenziali per la sicurezza della navigazione ovvero qualunque altra modifica non apportabile mediante aggiornamento tramite Avvisi ai Naviganti (AA.NN.).
		c) è una carta a copertura di una zona mai rappresentata.
1.7.1.82		Come si esegue sulla scala della carta nautica, la misura della distanza?
		a) si esegue con il compasso aperto pari alla distanza da misurare, ci si muove in orizzontale (lungo un parallelo preso a riferimento) soltanto verso la scala di destra delle latitudini.
		b) si esegue con il compasso aperto pari alla distanza da misurare, ci si muove in orizzontale (lungo un parallelo preso a riferimento) soltanto verso la scala di sinistra delle latitudini.
	X	c) si esegue con il compasso aperto pari alla distanza da misurare, ci si muove in orizzontale (lungo un parallelo preso a riferimento) indifferentemente verso la scala di destra o di sinistra delle latitudini.
1.7.1.83		Cosa indica la lettera " r " sulla carta nautica nazionale, nella zona rappresentante il mare?
		a) scoglio emergente.
	X	b) fondale roccioso.
		c) fondale ripido (la profondità aumenta rapidamente).
1.7.1.84		La lettera " f " sulla carta nautica, nella zona rappresentante il mare, indica:
	X	a) il fondo fangoso.
		b) una zona di ancoraggio alla fonda.

		c) una nave alla fonda.
1.7.1.85		Il simbolo in figura a fianco, riportato sulla carta nautica, indica:
	X	a) i limiti di una zona regolamentata.
		b) la presenza di una tonnara.
		c) fondo sporco.
1.7.1.86		Il simbolo in figura, riportato sulla carta nautica, indica:
		a) la presenza di un punto cospicuo.
	X	b) la presenza di uno scoglio affiorante.
		c) la presenza di un campanile.
1.7.1.87		Il simbolo in figura, riportato sulla carta nautica, indica:
	X	a) la presenza di scogli sommersi pericolosi per la navigazione.
		b) la presenza di scogli sommersi non pericolosi per la navigazione.
		c) reti da pesca.
1.7.1.88		Il simbolo in figura a fianco, riportato sulla carta nautica, è prescritto per indicare la presenza di un cavo:
		a) elettrico non perfettamente isolato. E' pericoloso immergersi in acqua.
	X	b) sottomarino non più in funzione o abbandonato.
		c) per reti da pesca.
1.7.1.89		La scritta " P.A. ", posizionata vicino ad un simbolo sulla carta nautica, è utilizzata per indicare:
	X	a) "posizione approssimativa".
		b) "posizione di ancoraggio".
		c) "parzialmente affiorante".
1.7.1.90		Il simbolo in figura a fianco indica la presenza di una zona dove:
	X	a) è possibile l'ancoraggio di piccole navi.
		b) è possibile l'ancoraggio con ancora dotata di una sola marra.
		c) è probabile che l'ancora s'incastri sul fondo.
1.7.1.91		La proiezione di Mercatore consente di tracciare una rotta:
	X	a) lossodromica.
		b) magnetica.
		c) ortodromica.
1.7.1.92		La proiezione di Mercatore consente di tracciare una rotta:
		a) più breve.
	X	b) ad angolo costante.
		c) più breve mantenendo costante l'angolo.
1.7.1.93		Una isobata è una linea che unisce punti di:
		a) pressione atmosferica crescente in modo uniforme.
	X	b) eguale profondità marina.
		c) eguale pressione atmosferica.
1.7.1.94		Come possono definirsi le carte nautiche dei litorali?
		a) carte utilizzate nella navigazione fra isole distanti tra loro per non più di 12 miglia nautiche.
	X	b) carte utilizzate per la navigazione tra stati costieri confinanti.
		c) carte aventi una scala superiore rispetto a quella delle carte costiere, realizzate per rappresentare in modo più dettagliato particolari zone di interesse come l'accesso ai porti e zone relative a stretti e passaggi.
1.7.1.95		Il simbolo rappresentato in figura indica:
		a) la presenza e la direzione di correnti marine particolarmente intense, tra schemi di separazione del traffico.
	X	b) la presenza di uno schema di separazione del traffico, diviso da una zona di separazione.



		c) la presenza di una zona di traffico costiero senza limiti definiti.
1.7.1.96		Il simbolo rappresentato in figura indica:
		a) un porto turistico non più in uso.
		b) il divieto di pesca a strascico.
	X	c) l'ancoraggio vietato.
1.7.1.97		Il simbolo rappresentato in figura indica:
		a) la presenza di un relitto pericolosamente appoppato.
		b) la presenza di una boa di ormeggio.
	X	c) la presenza di un relitto in parte emergente.
1.7.1.98		Il simbolo rappresentato in figura indica:
		a) la presenza di un cavo telefonico sottomarino.
	X	b) la presenza di una condotta non specificata.
		c) la presenza di un cavo elettrico sottomarino.
1.7.1.99		Il simbolo rappresentato in figura indica:
		a) che il fondale situato in un raggio pari a un miglio nautico dallo stesso è di natura argillosa.
	X	b) un punto di fonda.
		c) la presenza di corpi morti di categoria A.
1.7.1.100		Che cosa si intende per ortodromia?
		a) la rotta mantenuta da un'unità che delinea un percorso che interseca tutti i meridiani secondo un angolo costante.
		b) il percorso seguito da un'unità che interseca in successione i meridiani alternativamente con angoli diversi e uguali.
	X	c) l'arco di circolo massimo seguito da un'unità, che interseca in successione i meridiani con angoli diversi e descrive il percorso più breve fra due punti.
1.7.1.101		Che cosa si intende per lossodromia?
	X	a) la rotta mantenuta da un'unità che delinea un percorso che interseca tutti i meridiani secondo un angolo costante.
		b) il percorso seguito da un'unità che interseca in successione i meridiani alternativamente con angoli diversi e uguali.
		c) l'arco di circolo massimo seguito da un'unità, che interseca in successione i meridiani con angoli diversi e descrive il percorso più breve fra due punti.
1.7.1.102		Per quale finalità è stata creata la funzione MOB (<i>Man Over Board</i>) sui dispositivi GPS?
	X	a) conoscere in ogni istante la distanza rispetto al punto in cui è caduto un uomo in mare e determinare la relativa rotta necessaria per tentarne il recupero.
		b) la funzione MOB, attivata manualmente quando l'uomo cade in mare, emette onde magnetiche a bassa frequenza.
		c) attivare automaticamente un sistema di localizzazione radiogoniometrico per determinare il rilevamento rispetto alla posizione dell'uomo caduto in mare.
1.7.1.103		In cosa consiste il sistema GPS?
		a) è un trasmettitore in grado di determinare il proprio rilevamento vero rispetto a un complesso di stazioni riceventi, poste in prossimità dei poli.
	X	b) è un ricevitore in grado di determinare la propria distanza rispetto a ciascuno dei satelliti che costituiscono la relativa rete orbitante, e quindi il punto nave, con un esiguo margine di errore.
		c) è un trasmettitore in grado di determinare il proprio rilevamento geosatellitare inerziale rispetto a un complesso di stazioni gravitazionali.
1.7.1.104		Quali sono le principali informazioni fornite dal sistema GPS?
		a) altitudine e parallasse, distanza e rotta necessarie per raggiungere un waypoint, prora vera e velocità propulsiva e ora stimata del punto di partenza.



		b)	latitudine e longitudine, direzione ed intensità del vento e della corrente e altezza media delle onde del mare.
	X	c)	Latitudine e longitudine, distanza e rotta necessarie per raggiungere un waypoint, velocità e rotta rispetto al fondo marino (Ve e Rv) e ora stimata di arrivo al punto di destinazione.
1.7.1.105			Quale tra queste affermazioni è corretta?
		a)	le unità da diporto con lunghezza superiore a 15 metri devono essere dotate sia di apparati GPS fissi, alimentati dall'impianto elettrico di bordo, nonché di apparati GPS portatili, alimentati da batterie alcaline.
	X	b)	le unità da diporto possono essere dotate sia di apparati GPS fissi, alimentati dall'impianto elettrico di bordo, nonché di apparati GPS portatili, alimentati da batterie alcaline.
		c)	le unità da diporto in navigazione, effettuata ad una distanza dalla costa superiore a 12 miglia nautiche, devono essere dotate sia di apparati GPS fissi, alimentati dall'impianto elettrico di bordo, nonché di apparati GPS portatili, alimentati da batterie nichel-cadmio.
1.7.1.106			Qual è il margine di errore del G.P.S.?
	X	a)	pochi metri.
		b)	500 e più metri.
		c)	100 e più metri.
1.7.1.107			Qual è l'utilità del G.P.S.?
		a)	rilevare un punto cospicuo a terra.
	X	b)	fornire in ogni istante il punto nave.
		c)	seguire la Prora.
1.7.1.108			Il GPS è obbligatorio?
		a)	nella navigazione oltre le 50 miglia.
		b)	no, è una dotazione consigliata e facoltativa.
	X	c)	nella navigazione oltre le 12 miglia.
1.7.1.109			Utilizzando il GPS per la navigazione è opportuno posizionare il WAY-POINT:
	X	a)	almeno 500 metri fuori dai fanali del porto, avendo cura che la rotta non passi su ostacoli o secche.
		b)	all'interno del porto.
		c)	in corrispondenza del fanale rosso.
1.7.1.110			Cosa è opportuno verificare sul proprio apparato GPS:
	X	a)	l'esistenza e il corretto utilizzo del tasto MOB.
		b)	la connessione con il canale 100 del VHF.
		c)	la connessione alla bussola di bordo.
1.7.1.111			Cosa è il MOB?
	X	a)	la funzione del GPS che traccia il punto di caduta dell'uomo a mare e il rilevamento per tornarci.
		b)	la funzione del GPS che avvisa della navigazione in acque poco profonde.
		c)	la funzione del GPS per allertare la Capitaneria di porto.
1.7.1.112			Il GPS, nel calcolare la rotta per il WAY-POINT impostato:
		a)	effettua sempre automaticamente il calcolo della rotta tenendo conto di ostacoli, pericoli e morfologia della costa.
		b)	legge solamente gli ostacoli.
	X	c)	se non di ultimissima generazione, non tiene conto di ostacoli, pericoli e morfologia della costa, è quindi necessario impostare delle rotte spezzate; comunque, anche in caso di rotta automatica, l'esito va comunque sempre verificato.
1.7.1.113			La navigazione effettuata con il G.P.S. è denominata:
		a)	navigazione stimata
		b)	navigazione costiera
	X	c)	navigazione per WAY-POINT

1.7.1.114		Il GPS cartografico indica:
	X	a) la propria rotta, il fuori rotta, il tempo stimato di arrivo, il tempo di percorrenza, la distanza, lo scarto in gradi rispetto al luogo impostato come arrivo, la data e l'ora, la velocità, ed infine la freccia che mostra in ogni momento la direzione che dovremmo seguire per arrivare a destinazione.
		b) solo il punto nave.
		c) la presenza di altre unità in navigazione.
1.7.1.115		I 360 gradi dell'orizzonte sono divisi in quattro quadranti: 1 NE; 2 SE; 3 SW; 4 NW. La direzione (Rv o Rlv) 157° in quale quadrante si dirige?
		a) quarto quadrante.
	X	b) secondo quadrante.
		c) primo quadrante.
1.7.1.116		In una carta nautica dell'emisfero nord (boreale), com'è noto, la direzione del Nord è verso il bordo in alto della carta stessa. Partendo da un punto qualsiasi della carta, le direzioni 048 gradi e 167 gradi (siano esse rotte o rilevamenti) in quale senso dirigono rispettivamente?
	X	a) la direzione 048 gradi verso l'alto e a destra; la direzione 167 gradi verso il basso e a destra.
		b) la direzione 048 gradi verso l'alto e a sinistra; la direzione 167 gradi verso il basso e a destra.
		c) la direzione 048 gradi verso il basso e a sinistra; la direzione 167 gradi verso l'alto e a destra.
1.7.1.117		In una carta nautica dell'emisfero nord (boreale), com'è noto, la direzione del Nord è verso il bordo in alto della carta stessa. Partendo da un punto qualsiasi della carta le direzioni 301 gradi e 249 gradi (siano esse rotte o rilevamenti) in quale senso dirigono rispettivamente?
		a) la direzione 301 gradi verso l'alto e a destra; la direzione 249 gradi verso il basso e a destra.
	X	b) la direzione 301 gradi verso l'alto e a sinistra; la direzione 249 gradi verso il basso e a sinistra.
		c) la direzione 301 gradi verso il basso e a sinistra; la direzione 249 gradi verso l'alto e a destra.
1.7.1.118		I 360 gradi dell'orizzonte sono divisi in quattro quadranti: il primo, NE; il secondo, SE; il terzo, SW; il quarto, NW. La direzione (Rv o Rlv) 224 gradi verso quale quadrante si dirige?
		a) secondo quadrante.
		b) primo quadrante.
	X	c) terzo quadrante.
1.7.1.119		I 360 gradi dell'orizzonte sono divisi in quattro quadranti: il primo, NE; il secondo, SE; il terzo, SW; il quarto, NW. La direzione (Rv o Rlv) 320 gradi in quale quadrante si dirige?
		a) secondo quadrante.
		b) primo quadrante.
	X	c) quarto quadrante.
1.7.1.120		I 360 gradi dell'orizzonte sono divisi in quattro quadranti: il primo, NE; il secondo, SE; il terzo, SW; il quarto, NW. La direzione (Rv o Rlv) 038 gradi in quale quadrante si dirige?
	X	a) primo quadrante.
		b) quarto quadrante.
		c) secondo quadrante.
1.7.1.121		I 360 gradi dell'orizzonte sono divisi in quattro quadranti: il primo, NE; il secondo, SE; il terzo, SW; il quarto, NW. La direzione (Rv o Rlv) 099 gradi in quale quadrante si dirige?
		a) quarto quadrante.
	X	b) secondo quadrante.

		c) primo quadrante.
1.7.1.122		L'angolo di rotta e l'angolo di prora, si misurano con valori che vanno da 0° a 360° in senso:
	X	a) antiorario. b) orario. c) da est verso ovest.
1.7.1.123		Quali sono le direzioni cardinali?
	X	a) Nord (N), Sud (S), Est (E) e Ovest (W). b) NE (Nord-Est), SE (Sud-Est), SW (Sud-Ovest) e NW (Nord-Ovest). c) 45°, 135°, 225° e 315°.
1.7.1.124		Quale tra queste affermazioni è corretta?
	X	a) le direzioni cardinali rappresentano quelle verso cui sono dirette le correnti di marea. b) le direzioni cardinali rappresentano le direzioni di provenienza degli alisei. c) le direzioni cardinali costituiscono le principali direzioni di riferimento rispetto alle quali si individuano tutte le altre direzioni.
1.7.1.125		Quali sono le direzioni intercardinali?
	X	a) 90°, 180°, 270° e 360°. b) NE (Nord-Est), SE (Sud-Est), SW (Sud-Ovest) e NW (Nord-Ovest). c) Nord (N), Sud (S), Est (E) e Ovest (W).
1.7.1.126		Verso quale direzione si orientano gli aghi di una bussola magnetica a bordo dell'unità?
	X	a) Nord bussola (meridiano bussola). b) Nord vero (meridiano geografico). c) Nord magnetico (meridiano magnetico).
1.7.1.127		A quale funzione adempie la linea di fede di una bussola magnetica?
	X	a) indica l'angolo che l'unità forma con la direzione del meridiano indicata dalla bussola. b) indica l'angolo che l'unità forma con la direzione del parallelo indicata dalla bussola. c) indica l'angolo che il baglio forma con la direzione del parallelo indicata dalla bussola.
1.7.1.128		Da cos'è costituita la rosa graduata da una bussola magnetica?
	X	a) da un disco rappresentante i venti predominanti. b) sfere di condensazione magnetica. c) da un galleggiante sotto al quale sono collocati gli aghi magnetici e il quadrante composto da un disco su cui è rappresentata la graduazione da 0° a 360° in senso orario.
1.7.1.129		Cos'è una bussola magnetica di bordo?
	X	a) lo strumento di bordo utilizzato per la navigazione stimata, basato sulle proprietà del campo magnetico terrestre, in grado di orientarsi verso il Nord bussola. b) lo strumento di bordo utilizzato per la navigazione stimata, basato sulle proprietà del campo magnetico terrestre, in grado di orientarsi verso il Nord vero. c) lo strumento di bordo utilizzato per la navigazione stimata, basato sulle proprietà del campo magnetico terrestre, in grado di orientarsi verso il Nord magnetico.
1.7.1.130		Chi può eseguire l'operazione dei "giri bussola"?
	X	a) mediatore marittimo. b) il perito compensatore autorizzato dall'Autorità marittima. c) il perito nautico.
1.7.1.131		Qual è l'angolo che rappresenta la differenza tra Nv e Nm?
		a) la variazione magnetica. b) la deviazione magnetica.

	X	c)	la declinazione magnetica.
1.7.1.132			La declinazione magnetica è in funzione:
		a)	dell'orientamento della prora dell'imbarcazione.
		b)	della presenza a bordo di materiale magnetico.
	X	c)	dell'orientamento delle linee di forza del campo magnetico terrestre.
1.7.1.133			Qual è l'angolo che rappresenta la differenza tra Nm e Nb?
	X	a)	la deviazione magnetica.
		b)	la declinazione magnetica.
		c)	la variazione magnetica.
1.7.1.134			La tabella delle deviazioni magnetiche residue si ricava:
	X	a)	con i giri di bussola a bussola compensata.
		b)	con la rotazione della rosa della bussola rispetto alla linea di fede.
		c)	con la compensazione della bussola amagnetica.
1.7.1.135			La declinazione magnetica è la differenza:
	X	a)	tra la direzione indicata dal meridiano geografico e quella indicata dal meridiano magnetico.
		b)	angolare tra Nord magnetico e Nord bussola.
		c)	angolare tra Nord vero e Nord bussola.
1.7.1.136			Il navigante ricava il valore della declinazione magnetica:
		a)	da apposito documento edito dalla Capitaneria di porto.
	X	b)	dalla carta nautica.
		c)	dal portolano del luogo.
1.7.1.137			I limiti di variabilità teorici della declinazione magnetica sono compresi:
	X	a)	tra 0 e 180 gradi Est e tra 0 e 180 gradi Ovest.
		b)	tra 0 e 90 gradi Est e tra 0 e 90 gradi Ovest.
		c)	tra 0 e 45 gradi Est e tra 0 e 45 gradi Ovest.
1.7.1.138			I giri di bussola servono a:
		a)	orientare con precisione il mortaio della bussola rispetto la linea di fede.
		b)	compensare la bussola magnetica.
	X	c)	a redigere, a bussola compensata, la tabella delle deviazioni residue.
1.7.1.139			La variazione della declinazione magnetica dipende:
		a)	dalla prora dell'imbarcazione e dalla sua velocità.
		b)	dal tempo e dai materiali ferrosi presenti a bordo.
	X	c)	dal tempo e dal luogo in cui si trova la nave in quel momento.
1.7.1.140			Da cosa dipende la deviazione magnetica?
		a)	dalla velocità effettiva dell'imbarcazione.
		b)	dalla posizione della nave sul globo terrestre.
	X	c)	dai ferri duri e dai ferri dolci che si trovano a bordo.
1.7.1.141			I valori della deviazione magnetica sono reperibili:
	X	a)	su tabelle in dotazione alle imbarcazioni.
		b)	sulle carte nautiche.
		c)	sul portolano e sull'elenco fari e fanali.
1.7.1.142			Qual è la funzione del liquido presente all'interno del mortaio di una bussola magnetica di bordo?
		a)	diminuire gli effetti della deviazione magnetica.
		b)	mantenere la rosa graduata sempre in orizzontale.
	X	c)	assorbire colpi di mare e vibrazioni, nonché conferire massima stabilità ai piccoli magneti interni.
1.7.1.143			L'elemento sensibile della bussola è dato da:
		a)	sospensione cardanica.
		b)	rosa graduata.

	X	c)	equipaggio magnetico (piccoli magneti interni).
1.7.1.144			Gli aghi magnetici della bussola magnetica, installata su di un'imbarcazione, si orientano verso il:
	X	a)	nord bussola.
		b)	nord magnetico.
		c)	nord vero.
1.7.1.145			L'orientamento della linea di fede di una bussola è:
		a)	in funzione della direzione del nord magnetico.
	X	b)	parallelo all'asse longitudinale dell'unità.
		c)	parallelo all'asse trasversale dell'unità.
1.7.1.146			La declinazione varia:
	X	a)	al variare della posizione geografica dell'unità.
		b)	non deve mai variare.
		c)	al variare della prora dell'unità.
1.7.1.147			La rosa di una bussola è graduata:
		a)	da 0 a 180 gradi a dritta e a sinistra.
		b)	da 0 a 360 gradi in senso orario misurati cominciando da prora.
	X	c)	da 0 a 360 gradi in senso orario misurati cominciando dalla direzione del Nord bussola (Nb).
1.7.1.148			La declinazione magnetica è indicata con il segno:
		a)	Est-Ovest (rispettivamente negativa e positiva).
	X	b)	Est-Ovest (rispettivamente positiva e negativa).
		c)	Nord-Sud (rispettivamente positiva e negativa).
1.7.1.149			Da un punto di vista teorico, in quale particolare caso la bussola magnetica di bordo si orienta esattamente verso il nord magnetico?
		a)	in nessun caso.
	X	b)	nel caso a bordo non ci sia alcuna influenza magnetica, come su una barca in legno in cui non sono presenti elementi ferrosi e apparecchiature elettriche di qualsiasi genere.
		c)	in nessun caso, in quanto tutti i materiali, prima o poi, risentono del campo magnetico terrestre.
1.7.1.150			La linea di fede della bussola:
		a)	compensa la deviazione causata dai materiali ferrosi presenti a bordo.
	X	b)	mantiene la prora prestabilita.
		c)	indica il nord.
1.7.1.151			Quale metodo posso utilizzare per controllare la deviazione della mia bussola?
	X	a)	metodo dell'allineamento; metodo dell'osservazione della stella polare.
		b)	metodo del cerchio capace.
		c)	metodo del rilevamento di un punto cospicuo e della relativa distanza.
1.7.1.152			La deviazione magnetica ha segno:
		a)	positivo se il nord magnetico e nord bussola coincidono.
		b)	negativo se il nord bussola si trova a Est del nord magnetico e segno positivo se il nord bussola si trova a Ovest del nord magnetico.
	X	c)	positivo se il nord bussola si trova a Est del nord magnetico e segno negativo se il nord bussola si trova a Ovest del nord magnetico.
1.7.1.153			La declinazione magnetica è causata dal magnetismo:
	X	a)	terrestre.
		b)	di bordo in funzione del magnetismo terrestre.
		c)	di bordo.
1.7.1.154			La deviazione magnetica è causata dal magnetismo:
		a)	di bordo in funzione del magnetismo terrestre.

	X	b)	di bordo.
		c)	terrestre.
1.7.1.155			La linea di fede:
	X	a)	indica la direzione prodiera dell'asse longitudinale dell'unità.
		b)	si orienta verso il nord bussola.
		c)	è trasversale alla direzione dell'asse longitudinale dell'unità.
1.7.1.156			La deviazione magnetica varia in funzione:
		a)	degli anni trascorsi dalla pubblicazione della carta nautica.
	X	b)	della prora che si intende impostare.
		c)	del luogo in cui ci si trova.
1.7.1.157			Per la conversione/correzione dell'angolo di prora disponibile, il valore della deviazione magnetica si legge:
	X	a)	sulla tabella delle deviazioni residue dopo aver fatto eseguire la compensazione dal perito compensatore.
		b)	sulla certificazione rilasciata dal produttore che deve sempre essere allegata alla bussola stessa.
		c)	al centro della rosa dei venti delle carte nautiche: bisogna ricordarsi di aggiornare il valore iniziale.
1.7.1.158			Il riferimento di una bussola, sotto il quale si legge l'angolo di prora, è:
		a)	la chiesuola.
		b)	il puntale.
	X	c)	la linea di fede.
1.7.1.159			Quando si installa la bussola magnetica sull'imbarcazione da diporto ci si deve assicurare che la linea di fede:
	X	a)	sia parallela all'asse longitudinale (chiglia) dell'imbarcazione.
		b)	sia sempre in ogni caso puntata esattamente sulla prora.
		c)	sia orientata verso il nord (magnetico o bussola).
1.7.1.160			Il nord indicato dalla bussola a bordo di un'imbarcazione in navigazione è denominato:
		a)	nord magnetico: perché i magneti vengono attratti dal campo magnetico terrestre.
		b)	nord vero: quello che stiamo veramente seguendo.
	X	c)	nord bussola: che è quello dato da quella specifica bussola.
1.7.1.161			La "variazione magnetica" della bussola magnetica è uguale alla declinazione magnetica se:
	X	a)	la bussola predetta è a bordo di un'unità in legno o vetroresina, in assenza di masse ferrose ed apparecchiature elettriche nelle vicinanze della stessa.
		b)	la declinazione magnetica "assorbe" la deviazione magnetica.
		c)	il nord vero si orienta verso il nord magnetico.
1.7.1.162			In assenza di campi magnetici esterni, una bussola magnetica a terra indica la direzione del:
		a)	Nb.
	X	b)	Nm.
		c)	Nv.
1.7.1.163			La sospensione cardanica della bussola magnetica:
		a)	consente di mantenere la linea di fede parallela all'asse longitudinale dell'unità.
		b)	è il collegamento tra il perno di sospensione e la rosa graduata.
	X	c)	consente di mantenere detta bussola parallela al piano orizzontale.
1.7.1.164			Quali tra questi strumenti e dotazioni non forniscono una posizione stimata?
	X	a)	il GPS e il radar.
		b)	il solcometro (log) e bussola magnetica.
		c)	l'orologio di bordo e le squadrette nautiche.

1.7.1.165		Relativamente alla navigazione stimata, si può affermare che:
	X	a) solitamente i problemi di navigazione stimata sono risolti attraverso il metodo grafico, utilizzando le carte nautiche, le squadrette e il compasso.
		b) i problemi di navigazione stimata sono risolti solo attraverso l'ausilio del GPS.
		c) solitamente i problemi di navigazione stimata sono risolti attraverso il punto nave astronomico.
1.7.1.166		Relativamente alla navigazione stimata, si può affermare che:
		a) può essere effettuata per intervalli di tempo non superiori alle sei ore.
	X	b) se effettuata per un lungo intervallo temporale può determinare lo spostamento della posizione stimata dell'unità di svariate miglia nautiche rispetto alla sua posizione reale.
		c) in presenza di foschia non può essere effettuata per un intervallo di tempo superiore a tre ore.
1.7.1.167		In cosa consiste l'adozione del criterio di sicurezza nell'ambito della pianificazione di una navigazione stimata?
		a) mantenere l'unità navale lontana da potenziali pericoli sia di natura antropica che di natura astronomica.
	X	b) mantenere l'unità lontana da potenziali pericoli sia di natura idrografica che di natura meteorologica.
		c) mantenere l'unità lontana da potenziali pericoli sia di natura radio-elettrica che di natura termo-dinamica.
1.7.1.168		Qual è uno dei possibili criteri di sicurezza di natura idrografica che deve essere tenuto in considerazione nell'ambito della pianificazione di un percorso da effettuare mediante una navigazione stimata?
		a) garantire che il fondo del mare non disti dalla superficie più del pescaggio dell'unità navale.
		b) garantire che il fondo del mare disti dalla superficie meno del pescaggio dell'unità navale.
	X	c) garantire che la distanza tra il fondo e la superficie del mare non risulti inferiore al pescaggio dell'unità navale.
1.7.1.169		Qual è uno dei possibili criteri di sicurezza di natura meteorologica che deve essere tenuto in considerazione nell'ambito della pianificazione di un percorso da effettuare mediante una navigazione stimata?
	X	a) evitare la possibile presenza di ghiacci, nebbia e tempesta.
		b) evitare la possibile presenza di cirri, alta pressione e fronte caldo.
		c) evitare la possibile presenza di anticiclone, cumulonemi e pressione livellata
1.7.1.170		Relativamente alla navigazione stimata, si può affermare che:
		a) la corretta conoscenza e valutazione della distribuzione dei pesi a bordo consentono al navigante di acquisire una velocità superiore a quella prevista dalla casa costruttrice.
		b) la corretta conoscenza e valutazione della distribuzione dei pesi a bordo consentono al navigante di acquisire una velocità inferiore a quella di crociera.
	X	c) la corretta conoscenza e valutazione degli effetti causati dal vento e dalla corrente consentono, di contrastarne le conseguenze, modificando adeguatamente la direzione della prua e della velocità propulsiva della propria unità.
1.7.1.171		Avuto riguardo al concetto di navigazione stimata, quale tra queste affermazioni è corretta?
		a) la navigazione stimata consente al navigante esperto di effettuare delle comunicazioni radio più nitide.
	X	b) l'esperienza marinaresca maturata nella condotta della navigazione contribuisce a far sì che il navigante possa conoscere, in ogni istante, la più probabile posizione raggiunta con la propria unità navale.
		c) la navigazione stimata consente al navigante esperto di effettuare dei punti nave costieri più accurati.
1.7.1.172		Avuto riguardo al concetto di navigazione stimata, cosa si intende per punto stimato?

		a) un punto che rappresenta la posizione dell'unità navale ottenuta mediante due rilevamenti simultanei.
		b) un punto che rappresenta l'esatta posizione dell'unità navale.
	X	c) un punto che rappresenta in maniera approssimata la posizione dell'unità.
1.7.1.173		Come si risolvono di massima i problemi della navigazione stimata?
		a) geometricamente mediante l'intersezione di due o più rilevamenti.
	X	b) graficamente mediante l'utilizzo della carta nautica del Mercatore la quale rettifica le lossodromie.
		c) analiticamente mediante l'osservazione astronomica.
1.7.1.174		Quali possono essere i fattori che concorrono a rendere il punto nave stimato non preciso?
		a) il margine di errore dei rilevamenti costieri effettuati durante la navigazione.
	X	b) scarroccio, deriva, declinazione magnetica e deviazione magnetica.
		c) la differenza di rilevamento tra i rilevamenti costieri effettuati durante la navigazione.
1.7.1.175		Dovendo effettuare un atterraggio, a conclusione di una navigazione stimata, è opportuno considerare che:
		a) la posizione stimata non può differire di oltre mezzo miglio nautico rispetto alla posizione effettiva.
	X	b) la posizione stimata rappresenta di fatto il centro di una zona di incertezza, la cui estensione può risultare anche molto vasta.
		c) la posizione stimata non può differire di oltre un quarto di miglio nautico rispetto alla posizione effettiva.
1.7.1.176		Qual è l'unità di misura per le velocità in mare?
		a) Il metro al secondo.
	X	b) Il nodo.
		c) Il chilometro orario.
1.7.1.177		Considerato il calcolo delle velocità in mare, a cosa corrisponde il nodo?
	X	a) a un miglio marino percorso in un'ora.
		b) a un chilometro percorso in un'ora.
		c) a un metro percorso in un secondo.
1.7.1.178		Avuto riguardo alla navigazione stimata, volendo calcolare il valore della velocità riferita ad un percorso stimato, effettuato in un determinato intervallo temporale, quale tra le seguenti formule dovrà essere applicata?
		a) $S = V * T$, dove V si esprime in nodi (miglia nautiche orarie) e T in ore e decimi di ora.
	X	b) $V = S / T$, dove S si esprime in miglia nautiche e T in ore e decimi di ora.
		c) $T = S / V$, dove S si esprime in miglia nautiche e V in nodi (miglia nautiche orarie).
1.7.1.179		Avuto riguardo alla navigazione stimata, volendo calcolare il valore del percorso stimato compreso tra due punti, considerando la velocità propulsiva della propria unità navale e l'intervallo temporale impiegato per percorrerlo, quale tra le seguenti formule dovrà essere applicata?
		a) $V = S / T$, dove S si esprime in miglia nautiche e T in ore e decimi di ora.
		b) $T = S / V$, dove S si esprime in miglia nautiche e V in nodi (miglia nautiche orarie).
	X	c) $S = V * T$, dove V si esprime in nodi (miglia nautiche orarie) e T in ore e decimi di ora.
1.7.1.180		Avuto riguardo alla navigazione stimata, volendo calcolare l'intervallo temporale necessario per percorrere la distanza tra due punti ad una determinata velocità propulsiva, quale tra le seguenti formule dovrà essere applicata?
	X	a) $T = S / V$, dove S si esprime in miglia nautiche e V in nodi (miglia nautiche orarie).
		b) $S = V * T$, dove V si esprime in nodi (miglia nautiche orarie) e T in ore e decimi di ora.
		c) $V = S / T$, dove S si esprime in miglia nautiche e T in ore e decimi di ora.

1.7.1.181		Quali possono essere gli strumenti nautici utilizzabili per la misurazione del valore di una rotta stimata tracciata sulla carta nautica del Mercatore?
	X	a) squadrette nautiche e parallele.
		b) pantografi.
		c) aerografi e grafometri.
1.7.1.182		Avuto riguardo alla navigazione costiera, a cosa serve principalmente il compasso nautico nelle operazioni di carteggio?
	X	a) al calcolo delle distanze e all'individuazione delle coordinate geografiche.
		b) al tracciamento degli angoli di rotta e dei rilevamenti.
		c) alla misurazione delle velocità dei bersagli individuati dal radar.
1.7.1.183		Un miglio marino equivale a:
		a) 1.825 metri.
	X	b) 1.852 metri.
		c) 1.609 metri.
1.7.1.184		Definizione di miglio nautico:
	X	a) è la lunghezza dell'arco di meridiano ampio un sessantesimo di grado (1', un primo).
		b) è la lunghezza dell'arco di equatore ampio un grado.
		c) è la lunghezza dell'arco di cerchio massimo ampio un grado.
1.7.1.185		Qual è la causa più importante dell'imprecisione del punto stimato?
		a) errori nella misura della velocità con il solcometro.
		b) errori nella prora vera (Pv).
	X	c) errori soggettivi nella conoscenza e/o nell'apprezzamento dello scarroccio e della deriva.
1.7.1.186		Gli strumenti della navigazione stimata sono:
		a) bussola e solcometro (per misura della velocità propria).
	X	b) bussola, solcometro (per misura della velocità propria) e orologio.
		c) esclusivamente l'orologio.
1.7.1.187		Una nave che percorre 12 miglia in due ore, a che velocità sta navigando?
		a) 12 miglia all'ora.
	X	b) 6 nodi.
		c) 6 k/h.
1.7.1.188		Il nodo è:
		a) la velocità di 1850 metri all'ora.
		b) la grandezza che equivale a 1.850 metri, pari alla lunghezza di 1' (un primo) di Longitudine.
	X	c) l'unità di misura della velocità della nave.
1.7.1.189		Il miglio marino è l'unità di misura:
	X	a) delle distanze in mare.
		b) dell'angolo che si forma tra le rotte di due imbarcazioni.
		c) degli angoli in mare.
1.7.1.190		Una nave in navigazione a 16 nodi effettivi, in 15 minuti percorrerà:
		a) 5 miglia.
		b) 4,50 miglia.
	X	c) 4 miglia.
1.7.1.191		La navigazione è stimata se la determinazione:
	X	a) del punto nave stimato è in funzione della prora impostata e delle miglia percorse in un dato intervallo di tempo.
		b) della rotta vera coincide con la rotta bussola.
		c) del punto nave è in funzione degli elementi in vista della costa.
1.7.1.192		Il punto stimato per il navigante:

		a) può, in lunghe navigazioni con cielo coperto, validamente sostituire un punto astronomico di difficile o impossibile esecuzione.
	X	b) è insostituibile, ma insufficiente per condurre la navigazione in sicurezza.
		c) è preciso ed affidabile in ogni circostanza.
1.7.1.193		Per determinare il punto stimato bisogna conoscere i seguenti elementi:
		a) rotta vera Rv, velocità effettiva, posizione iniziale.
	X	b) prora vera Pv, velocità propria, posizione iniziale, tempo trascorso.
		c) moto proprio, deriva, scarroccio.
1.7.1.194		Una nave in navigazione a 15 nodi effettivi, in 45 minuti percorrerà:
		a) 10,75 miglia.
	X	b) 11,25 miglia.
		c) 12 miglia.
1.7.1.195		In un grado di latitudine sono compresi:
	X	a) 60 miglia.
		b) 120 miglia.
		c) 120 km.
1.7.1.196		Per misurare la distanza tra due punti sulla carta nautica:
		a) si tracciano i paralleli passanti per i due punti sino alla scala delle latitudini.
		b) si tracciano le linee dai punti estremi della carta alla propria posizione.
	X	c) con il compasso si misura la distanza tra i due punti e la si riporta sulla scala delle latitudini.
1.7.1.197		Una nave in navigazione a 15 nodi effettivi, in 35 minuti percorrerà:
		a) 9,25 miglia.
	X	b) 8,75 miglia.
		c) 7,75 miglia.
1.7.1.198		Una corretta navigazione stimata consiste, tra l'altro, anche nel calcolare:
		a) esattamente con precisione la propria velocità istantanea.
	X	b) la posizione con la relazione " $S = V \times T$ " a ogni variazione di velocità.
		c) la posizione approssimativa del punto di partenza.
1.7.1.199		Il punto nave è ricavato:
		a) con almeno tre o più luoghi di posizione.
		b) con un luogo di posizione.
	X	c) con almeno due luoghi di posizione.
1.7.1.200		180 miglia corrispondono a:
	X	a) 3 gradi di latitudine.
		b) 180 Km.
		c) 1800 Km.
1.7.1.201		In un grado di latitudine sono compresi:
		a) 30 secondi di arco.
		b) 60 secondi di arco.
	X	c) 60 primi di arco.
1.7.1.202		Una nave in navigazione a 9 nodi effettivi, in 45 minuti percorrerà:
	X	a) 6,75 miglia.
		b) 6,25 miglia.
		c) 5,75 miglia.
1.7.1.203		Il luogo di posizione di egual differenza d'azimuth:
	X	a) è quel luogo formato da una circonferenza i cui punti vedono due punti cospicui sulla costa sempre con lo stesso angolo e quindi con la stessa differenza di azimuth.
		b) è quel luogo formato da una circonferenza i cui punti vedono un punto cospicuo sulla costa sempre con lo stesso angolo.

		c) è quel luogo che, per essere attendibile deve essere utilizzato necessariamente con altro luogo di posizione.
1.7.1.204		Una nave in navigazione a 19 nodi effettivi, in 15 minuti percorrerà:
		a) 4,25 miglia.
	X	b) 4,75 miglia.
		c) 4,50 miglia.
1.7.1.205		Quanti primi sono contenuti in un miglio?
		a) 60' (sessanta primi) di latitudine.
	X	b) 1' (un primo) di latitudine.
		c) 10' (dieci primi) di latitudine.
1.7.1.206		Una nave in navigazione a 18 nodi effettivi, in 25 minuti percorrerà:
		a) 7,25 miglia.
		b) 6,50 miglia
	X	c) 7,50 miglia
1.7.1.207		Una nave in navigazione a 19 nodi effettivi, in 9 minuti percorrerà:
	X	a) 2,85 miglia.
		b) 3,15 miglia
		c) 2,25 miglia
1.7.1.208		Una nave in navigazione a 24 nodi effettivi, in 35 minuti percorrerà:
		a) 13,75 miglia.
	X	b) 14 miglia.
		c) 14,50 miglia.
1.7.1.209		Una nave in navigazione a 22 nodi effettivi, in 15 minuti percorrerà:
		a) 5,25 miglia.
		b) 6,50 miglia.
	X	c) 5,50 miglia.
1.7.1.210		Una nave in navigazione a 22 nodi effettivi, in 45 minuti percorrerà:
		a) 15,5 miglia.
	X	b) 16,5 miglia.
		c) 16 miglia.
1.7.1.211		Una nave in navigazione a 21 nodi effettivi, in 45 minuti percorrerà:
	X	a) 15,75 miglia.
		b) 16,25 miglia.
		c) 15,50 miglia.
1.7.1.212		Una nave in navigazione a 16 nodi effettivi, in 45 minuti percorrerà:
		a) 12,25 miglia.
	X	b) 12 miglia.
		c) 12,50 miglia.
1.7.1.213		1 miglio marino corrisponde alla:
	X	a) sessantesima parte di un arco di latitudine di 1 grado.
		b) trecentosessantesima parte di un arco di equatore di 1 grado.
		c) sessantesima parte di un arco di longitudine di 1 grado.
1.7.1.214		Cosa significa l'affermazione "velocità 5 nodi"?
		a) che la velocità di navigazione è di 5 km ogni ora.
		b) una distanza di 5 miglia.
	X	c) che in un'ora si percorrono 5 miglia.
1.7.1.215		Per misurare la distanza tra due punti sulla carta nautica in proiezione di mercatore si utilizza la scala:
		a) delle longitudini, alla stessa longitudine della zona di mare dove è stata misurata la distanza tra due punti.

		b)	delle latitudini, alla stessa longitudine della zona dove è stata misurata la distanza tra due punti.
	X	c)	delle latitudini, alla stessa latitudine della zona dove è stata misurata la distanza tra due punti.
1.7.1.216			Un tratto di 4'.4 di latitudine corrispondono a:
	X	a)	4 miglia e 4 decimi di miglio.
		b)	4 miglia e 24 centesimi di miglio.
		c)	44 miglia esatte.
1.7.1.217			Applicata la formula $T = S : V$ (tempo = spazio diviso la velocità), si ricava 4,4. Ciò significa che la navigazione durerà:
		a)	4 ore e 40 minuti.
	X	b)	4 ore e 24 minuti.
		c)	4 ore e 14 minuti.
1.7.1.218			Il punto nave stimato si determina con:
		a)	il GPS.
	X	b)	la formula $S = V \times T$.
		c)	almeno due luoghi di posizione.
1.7.1.219			$S = 14$ miglia; $V = 10$ nodi. Il tempo di navigazione sarà di:
		a)	1 ora e 14 minuti.
		b)	1 ora e 34 minuti.
	X	c)	1 ora e 24 minuti.
1.7.1.220			$S = 11,6$ miglia; $V = 6$ nodi. Il tempo di navigazione sarà di:
	X	a)	1 ora e 56 minuti.
		b)	2 ore e 06 minuti.
		c)	1 ora e 46 minuti.
1.7.1.221			$S = 12,4$ miglia; $V = 6$ nodi. Il tempo di navigazione sarà di:
		a)	2 ore e 14 minuti.
	X	b)	2 ore e 4 minuti.
		c)	1 ora e 54 minuti.
1.7.1.222			$V = 8$ nodi; $T = 1$ ora e 15 minuti. Lo spazio percorso sarà di:
		a)	10,5 miglia.
	X	b)	10 miglia.
		c)	9,5 miglia.
1.7.1.223			$V = 6$ nodi; $T = 2$ ore e 45 minuti. Lo spazio percorso sarà di:
	X	a)	16,5 miglia.
		b)	15,5 miglia.
		c)	17,5 miglia.
1.7.1.224			$V = 9$ nodi; $T = 20$ minuti. Lo spazio percorso sarà di:
		a)	2,5 miglia.
		b)	3,5 miglia.
	X	c)	3 miglia.
1.7.1.225			$T = 1$ ora e 40 minuti; $S = 20$ miglia. La velocità sarà di:
		a)	10 nodi.
		b)	13 nodi.
	X	c)	12 nodi.
1.7.1.226			$T = 1$ ora e 15 minuti; $S = 12$ miglia. La velocità sarà di:
	X	a)	9,6 nodi.
		b)	10,6 nodi.
		c)	8,6 nodi.
1.7.1.227			$T = 3$ ore e 30 minuti; $S = 24,5$ miglia. La velocità sarà di:
		a)	8 nodi.

	X	b)	7 nodi.
		c)	6 nodi.
1.7.1.228			T = 2 ore e 20 minuti; V = 12 nodi. Lo spazio percorso sarà di:
		a)	27 miglia.
		b)	29 miglia.
	X	c)	28 miglia.
1.7.1.229			S = 18 miglia; V = 7 nodi. Il tempo di navigazione sarà di:
	X	a)	2 ore e 34 minuti.
		b)	2 ore e 24 minuti.
		c)	2 ore e 44 minuti.
1.7.1.230			Una nave in navigazione a 10 nodi effettivi, in 18 minuti percorrerà:
	X	a)	3 miglia.
		b)	2 miglia.
		c)	4 miglia.
1.7.1.231			Una nave in navigazione a 15 nodi effettivi, in 18 minuti percorrerà:
		a)	4,25 miglia.
	X	b)	4,50 miglia.
		c)	4,75 miglia.
1.7.1.232			Una nave in navigazione a 6 nodi effettivi, in 35 minuti percorrerà:
		a)	3,25 miglia.
		b)	4,50 miglia.
	X	c)	3,50 miglia.
1.7.1.233			Una nave in navigazione a 7,5 nodi e mezzo effettivi, in 20 minuti percorrerà:
	X	a)	2,50 miglia.
		b)	2,25 miglia.
		c)	2,75 miglia.
1.7.1.234			Una nave in navigazione a 12,5 nodi e mezzo effettivi, in 30 minuti percorrerà:
		a)	6,50 miglia.
		b)	6,75 miglia.
	X	c)	6,25 miglia.
1.7.1.235			Quando sono obbligatori gli strumenti da carteggio nautico a bordo?
		a)	non lo sono per una navigazione oltre le 12 miglia.
		b)	per una navigazione oltre le 12 miglia.
	X	c)	per una navigazione oltre le 12 miglia.
1.7.1.236			Un punto nave costiero può essere determinato:
		a)	mediante le formule che legano lo spazio, la velocità e il cammino.
		b)	dall'intersezione di due o più rotte stimate convergenti.
	X	c)	dall'intersezione di due o più luoghi di posizione.
1.7.1.237			I luoghi di posizione sono:
	X	a)	le rette di rilevamento, i cerchi capaci, i cerchi di uguale distanza e le linee batimetriche.
		b)	l'altezza di un astro, la distanza radiogoniometrica, la distanza polare e la distanza altazimutale.
		c)	il settore di un segnalamento marittimo luminoso, la bisettrice di altezza, i cerchi di uguale portata luminosa e i cerchi di maggiore portata geografica.
1.7.1.238			Uno degli elementi indispensabili per effettuare un'appropriata navigazione costiera è:
		a)	la conoscenza esatta della velocità propulsiva dell'unità navale.
	X	b)	la disponibilità di carte di navigazione con scala adeguata, al fine di identificare possibili punti cospicui utili alla determinazione del punto nave.
		c)	la conoscenza esatta della prora vera dell'unità navale.

1.7.1.239		Quale tra queste dotazioni a bordo di un'unità navale risulta indispensabile per effettuare un'appropriata navigazione costiera?
		a) un buon solcometro.
		b) un buon cronometro.
	X	c) adeguate pubblicazioni nautiche che consentano il riconoscimento della costa.
1.7.1.240		Avuto riguardo alla navigazione costiera, quale tra queste affermazioni è corretta?
		a) la navigazione costiera costituisce un tipo di navigazione piuttosto facile considerato il suo sviluppo lungo la fascia costiera.
	X	b) la navigazione costiera costituisce un tipo di navigazione molto impegnativa, in quanto effettuata in prossimità della costa, ove sono presenti molto spesso punti cospicui sconosciuti, che non risultano facilmente identificabili provenendo dal largo.
		c) la navigazione costiera costituisce un tipo di navigazione molto facile in quanto agevolata dalla presenza di numerosissimi punti cospicui presenti lungo la fascia costiera.
1.7.1.241		Avuto riguardo alla navigazione costiera, quale tra queste affermazioni è corretta?
	X	a) il punto nave costiero risulta tanto più preciso quanto più affidabili sono gli strumenti utilizzati per la sua determinazione, nonché il metodo impiegato e l'esperienza marinaresca del navigante.
		b) navigazione costiera è subordinata alla conoscenza degli elementi del moto dell'unità.
		c) il punto nave ottenuto mediante la navigazione costiera è tanto più preciso quanto più veloce è l'unità navale.
1.7.1.242		I punti cospicui osservati dal navigante per determinare il punto nave costiero devono risultare:
		a) ben visibili e distanti dalla batimentica dei 50 metri di oltre sei miglia nautiche dalla costa.
	X	b) ben visibili e compresi entro un raggio visivo tra le otto e le dieci miglia nautiche dalla costa.
		c) ben visibili e compresi entro un raggio visivo tra i ventiquattro ed i trentasei chilometri dalla costa.
1.7.1.243		Avuto riguardo alla navigazione costiera, cosa si intende per rilevamento polare?
		a) l'angolo compreso tra l'asse longitudinale dell'unità navale (prora) e il piano contenente la direzione del Nord vero.
	X	b) l'angolo compreso tra l'asse longitudinale dell'unità navale (prora) e il piano contenente la congiungente unità-oggetto osservato.
		c) l'angolo compreso tra l'asse longitudinale dell'unità navale (prora) e il piano contenente la direzione del Nord bussola.
1.7.1.244		Avuto riguardo alla navigazione costiera, come varia angolarmente il rilevamento polare?
	X	a) da 000° a 360° gradi in senso orario a partire dall'asse longitudinale dell'unità.
		b) da 090° a 270° gradi in senso orario a partire dall'asse longitudinale dell'unità a dritta.
		c) da 090° a 270° gradi in senso orario a partire dall'asse longitudinale dell'unità a sinistra.
1.7.1.245		Il rilevamento polare semicircolare è rappresentato dall'angolo compreso tra:
		a) il Nord bussola e la congiungente unità-oggetto osservato, contato da 000° a 180° verso dritta o sinistra dell'unità stessa.
		b) il Nord vero e la congiungente unità-oggetto osservato, contato da 000° a 180° verso dritta o sinistra dell'unità stessa.
	X	c) l'asse longitudinale dell'unità e la congiungente unità-oggetto osservato, contato da 000° a 180° verso dritta o sinistra dell'unità stessa.

1.7.1.246		L'allineamento rappresenta un particolare luogo di posizione che deriva dall'osservazione di due punti cospicui sulla costa la cui differenza di rilevamento risulta pari a:
	X	a) 0° oppure 180°.
		b) 90°
		c) 45°
1.7.1.247		Avuto riguardo alla navigazione costiera, a cosa servono le squadrette nautiche nelle operazioni di carteggio?
		a) alla misura dell'altezza dei punti cospicui della costa rispetto al livello medio del mare.
	X	b) al tracciamento degli angoli di rotta e dei rilevamenti.
		c) alla misurazione del calcolo della minima distanza a cui un bersaglio passerà di poppa rispetto alla propria unità navale.
1.7.1.248		Avuto riguardo alla navigazione costiera, a cosa serve principalmente il compasso nautico nelle operazioni di carteggio?
	X	a) al calcolo delle distanze e all'individuazione delle coordinate geografiche.
		b) al tracciamento degli angoli di rotta e dei rilevamenti.
		c) alla misurazione delle velocità dei bersagli individuati dal radar.
1.7.1.249		Avuto riguardo ai luoghi di posizione, cosa si intende per "cerchio capace"?
		a) è il luogo di posizione rappresentato da una circonferenza lungo la quale tutti gli osservatori, ad intervalli temporali di 10 minuti l'uno dall'altro, misurano la stessa differenza di distanza di due distinti punti cospicui sulla costa.
	X	b) è il luogo di posizione rappresentato da una circonferenza lungo la quale tutti gli osservatori, nel medesimo istante, misurano la stessa differenza di rilevamento di due distinti punti cospicui sulla costa.
		c) è il luogo di posizione rappresentato da una circonferenza lungo la quale tutti gli osservatori, ad intervalli temporali di 20 minuti l'uno dall'altro, misurano la stessa somma di rilevamento di due distinti punti cospicui sulla costa.
1.7.1.250		Sono a Sud-Ovest del Faro della Meloria; significa che lo rilevo per:
		a) 225 gradi.
	X	b) 045 gradi.
		c) 135 gradi.
1.7.1.251		Se con la mia unità sono a 5 miglia sul Rlv 180 gradi del Faro di Pianosa; significa che mi trovo:
	X	a) a Nord del faro, distanza 5 miglia.
		b) a Sud del faro, distanza 5 miglia.
		c) non vi sono elementi sufficienti per dirlo.
1.7.1.252		Rilevamento polare a 90 gradi e traverso:
	X	a) coincidono sempre.
		b) coincidono solo se Pv e Rv coincidono.
		c) coincidono solo se Pv e Rv, Vp e Ve coincidono.
1.7.1.253		In presenza di scarroccio o deriva, accostare quando si è al traverso di un punto cospicuo significa accostare quando:
		a) il punto cospicuo è perpendicolare alla Rv che l'unità sta seguendo.
	X	b) il punto cospicuo è perpendicolare all'asse longitudinale dell'unità.
		c) lo si rileva polarmente per 180°.
1.7.1.254		Di cosa ho bisogno per determinare, in corso di navigazione, la posizione dell'unità rispetto ad un punto cospicuo?
		a) di due distanze del punto cospicuo.
	X	b) di un rilevamento e di una distanza del punto cospicuo.
		c) di due rilevamenti contemporanei del punto cospicuo.
1.7.1.255		Sono a Sud-Est di un faro; significa che lo rilevo per:
	X	a) 315 gradi.
		b) 135 gradi.

		c) 235 gradi.
1.7.1.256		Se con la mia unità sono a 6 miglia sul Rlv Sud-Ovest del Faro della Meloria; significa che mi trovo:
	X	a) a Nord-Ovest del faro, distanza 6 miglia. b) a Nord-Est del faro, distanza 6 miglia. c) a Sud-Est del faro, distanza 6 miglia.
1.7.1.257		Se sono a Sud di un faro; significa che lo rilevo per:
	X	a) 180 gradi. b) 360 gradi. c) Non vi sono elementi sufficienti per dirlo.
1.7.1.258		La navigazione è "costiera" quando la determinazione del punto nave:
	X	a) è possibile se ci si allontana oltre 1 miglio dalla costa. b) è in funzione di elementi cospicui riconoscibili dal mare. c) se stimato, è in funzione della rotta seguita e delle miglia percorse in un dato intervallo di tempo.
1.7.1.259		Per angolo di rilevamento di un oggetto s'intende:
	X	a) l'avvistamento di un punto cospicuo della costa. b) l'angolo che un astro forma con il meridiano fondamentale. c) l'angolo tra il piano verticale passante per il Nord e il piano verticale passante per l'oggetto rilevato, entrambi passanti per l'osservatore.
1.7.1.260		Sono a Nord del faro; significa che lo rilevo per:
	X	a) 180 gradi. b) 360 gradi. c) Non vi sono elementi sufficienti per dirlo.
1.7.1.261		Sono sul Rlv 045 gradi del faro; significa che mi trovo:
	X	a) a Sud-Ovest del faro. b) a Nord-Est del faro. c) a Sud-Est del faro.
1.7.1.262		Sono sul Rlv 135 gradi del faro; significa che mi trovo:
	X	a) a Nord-Ovest del faro. b) a Nord-Est del faro. c) a Sud-Est del faro.
1.7.1.263		Sono sul Rlv 225 gradi del faro; significa che lo rilevo per:
	X	a) Nord-Est. b) Sud-Ovest. c) Sud-Est.
1.7.1.264		Il rilevamento polare semicircolare si considera positivo o negativo se:
	X	a) l'oggetto rilevato si trova rispettivamente a dritta o a sinistra dell'osservatore rivolto verso prora. b) l'oggetto è rispettivamente a sinistra o a dritta della prora della nave. c) è rispettivamente maggiore o minore della rotta.
1.7.1.265		Se sono a Nord-Ovest di un faro; significa che lo rilevo per:
	X	a) non vi sono elementi sufficienti per dirlo. b) 315 gradi. c) 135 gradi.
1.7.1.266		Se sono a Sud-Est dello Scoglio Africa; significa che lo rilevo per:
	X	a) 135 gradi. b) 315 gradi. c) non vi sono elementi sufficienti per dirlo.
1.7.1.267		Notiamo due oggetti cospicui con uguale rilevamento o con rilevamenti distanziati tra loro di 180 gradi; si tratta di:

	X	a)	un allineamento.
		b)	un incrocio.
		c)	un cerchio di uguale distanza.
1.7.1.268			Un rilevamento al traverso corrisponde ad un rilevamento polare di:
	X	a)	90 gradi.
		b)	45 gradi.
		c)	120 gradi.
1.7.1.269			Sono sul Rlv 270 gradi del faro; significa che sono:
	X	a)	a Est del faro.
		b)	a Ovest del faro.
		c)	non vi sono elementi sufficienti per dirlo.
1.7.1.270			Il rilevamento polare si misura con:
	X	a)	il grafometro.
		b)	lo stazigrafo.
		c)	la bussola di rotta.
1.7.1.271			Sono a Est del faro; significa che lo rilevo per:
		a)	180 gradi.
		b)	90 gradi.
	X	c)	270 gradi.
1.7.1.272			Sono sul Rlv 157,5 gradi del faro; significa che sono:
	X	a)	a Nord-Nord Ovest del faro.
		b)	a Ovest-Nord Ovest del faro.
		c)	a Sud-Sud Est del faro.
1.7.1.273			Quale tra le risposte sotto elencate non è un luogo di posizione?
		a)	cerchio di egual differenza d'azimuth.
		b)	egual profondità.
	X	c)	rosa dei venti.
1.7.1.274			Un luogo di posizione:
	X	a)	è un insieme di punti che godono tutti di una determinata proprietà nello stesso istante e che tale proprietà deve essere misurabile.
		b)	è la posizione in cui si trova l'unità in un dato preciso istante.
		c)	è un insieme di tutti i riferimenti facilmente individuabili sia sulla carta sia in mare durante la navigazione.
1.7.1.275			Sono sul Rlv 337,5 gradi del faro; significa che sono:
		a)	a Sud del faro.
	X	b)	a Sud-Sud Est del faro.
		c)	a Sud-Est del faro.
1.7.1.276			Per la navigazione costiera è indispensabile:
		a)	avvalersi esclusivamente del Portolano.
	X	b)	essere in vista della costa.
		c)	il mare calmo.
1.7.1.277			Sono sul Rlv 022,5 gradi del faro; significa che sono:
		a)	a Sud-Ovest del faro.
	X	b)	a Sud-Sud Ovest del faro.
		c)	a Sud del faro.
1.7.1.278			Sono sul Rlv 067,5 gradi del faro; significa che sono:
		a)	a Ovest del faro.
		b)	a Sud-Ovest del faro.
	X	c)	a Ovest-Sud Ovest del faro.
1.7.1.279			Navigo con Rv direzione Ovest, in assenza di vento e corrente, e vedo sulla prora un faro; significa che lo rilevo:

		a) per 090 gradi.
		b) per 180 gradi.
	X	c) per 270 gradi.
1.7.1.280		E' un punto cospicuo:
		a) l'allineamento.
		b) il cerchio capace.
	X	c) il campanile.
1.7.1.281		Si può determinare il punto nave con un solo luogo di posizione?
		a) sì, solo se si tratta di un rilevamento.
	X	b) no.
		c) sì.
1.7.1.282		Durante la navigazione si può determinare il punto nave con un solo punto cospicuo, se conosciuta la distanza da esso?
		a) non è possibile.
		b) sì, purchè sia misurato il rilevamento due volte simultaneamente.
	X	c) sì.
1.7.1.283		Si può determinare il punto nave effettivo rilevando 2 torri allineate?
	X	a) sì, ma ho bisogno di almeno un altro luogo di posizione.
		b) no, perchè non abbiamo il GPS.
		c) sì, ho la certezza del punto nave quando rilevo l'allineamento.
1.7.1.284		Il punto nave ricavato con il metodo della navigazione "costiera":
		a) considera lo scarroccio ma non la deriva.
		b) stima la posizione della nave ad un dato istante in quanto occorre un secondo luogo di posizione.
	X	c) determina la posizione con sufficiente precisione; è quindi affidabile per il prosieguo della navigazione.
1.7.1.285		La rotta Rv è:
		a) la rotta della nave è l'angolo di prora che assume il timoniere rispetto al nord magnetico.
	X	b) il percorso reale che la nave ha effettuato o dovrà effettuare rispetto al fondo del mare.
		c) quell'arco di cerchio massimo congiungente il punto di partenza "A" con il punto di arrivo "B".
1.7.1.286		L'angolo di rotta Rv è l'angolo che:
	X	a) il percorso dell'imbarcazione da diporto in ciascun punto forma con la direzione Nord del meridiano geografico.
		b) la chiglia dell'imbarcazione da diporto forma con la direzione Nord del meridiano geografico.
		c) il percorso dell'imbarcazione da diporto in ciascun punto forma con la direzione Sud del meridiano geografico.
1.7.1.287		L'angolo di rotta può variare:
		a) tra 0 e 360 gradi in senso anti-orario a partire da Nord.
	X	b) tra 0 e 180 gradi verso Est o verso Ovest a partire da Nord.
		c) tra 0 e 360 gradi in senso orario a partire da Nord.
1.7.1.288		La prora della nave è:
		a) la direzione che sta seguendo la nave rispetto al fondale.
	X	b) la direzione verso la quale la linea di chiglia della nave è orientata rispetto al nord.
		c) coincidente con la rotta Rv in presenza di vento o corrente.
1.7.1.289		Due rotte opposte hanno una differenza angolare di:
		a) 360 gradi.
	X	b) 90 gradi.
		c) 180 gradi.

1.7.1.290		Navigando con Rv 090 gradi cambia qualche coordinata geografica?
	X	a) sì, solo la longitudine.
		b) sì, solo la deviazione geografica.
		c) sì, solo la latitudine.
1.7.1.291		Navigando con Rv 180 gradi cambia qualche coordinata geografica?
		a) sì, solo la deviazione geografica.
	X	b) sì, solo la latitudine.
		c) sì, solo la longitudine.
1.7.1.292		L'angolo di prora vera è compreso tra il nord vero e la:
	X	a) prora vera dell'unità e si misura in senso orario.
		b) prora magnetica dell'unità e si misura in senso antiorario.
		c) prora bussola dell'unità e si misura in senso antiorario.
1.7.1.293		L'angolo di prora vera si legge:
	X	a) sulla rosa dei venti delle carte nautiche.
		b) non si può leggere, non conoscendo l'angolo di deriva e/o di scarroccio.
		c) in corrispondenza della linea di fede della bussola.
1.7.1.294		La velocità effettiva (Ve) è quella velocità:
		a) misurata dal solcometro.
		b) dovuta alle azioni di propulsori e corrente sulla nave.
	X	c) dovuta alle azioni sulla nave di propulsori, vento e corrente.
1.7.1.295		Il moto proprio o propulsivo di una nave a motore è generato:
		a) dalle azioni combinate dei propulsori-eliche, del vento e della corrente.
	X	b) dalla sola azione dei propulsori-eliche.
		c) dalle azioni combinate dei propulsori-eliche e del vento.
1.7.1.296		L'angolo di scarroccio è quell'angolo sotto il quale è:
		a) deviato il percorso dell'unità a causa dell'azione della corrente.
		b) deviato il percorso dell'unità per il vento e la corrente.
	X	c) deviato il percorso dell'unità a causa dell'azione del vento.
1.7.1.297		Il moto effettivo è definito dai seguenti termini:
	X	a) Rv (angolo di rotta vera) e Ve (velocità effettiva).
		b) Rsup (angolo di rotta di superficie) e Vsup (velocità di superficie).
		c) Pv (angolo di prora vera) e Vp (velocità propria o propulsiva).
1.7.1.298		L'angolo di deriva è quell'angolo sotto il quale è:
		a) deviato il percorso dell'unità a causa dell'azione del vento.
	X	b) deviato il percorso dell'unità a causa dell'azione della corrente.
		c) deviato il percorso dell'unità per effetto del vento e della corrente.
1.7.1.299		La velocità propria o propulsiva (Vp) è quella velocità impressa all'unità a motore:
	X	a) unicamente dal suo propulsore-elica.
		b) dal suo propulsore-elica e dalla corrente.
		c) dal suo propulsore-elica e dal vento.
1.7.1.300		A parità di corrente, la deriva come influisce sui vari tipi di scafi?
		a) maggiore quando lo scafo ha un'alta opera morta.
		b) maggiore quando lo scafo naviga molto immerso
	X	c) è indifferente e non dipende dal tipo di scafo o esposizione dell'opera morta.
1.7.1.301		La velocità effettiva (Ve) altro non è che la velocità:
	X	a) reale rispetto al fondo marino.
		b) di scarroccio e deriva.
		c) della superficie dell'acqua.
1.7.1.302		Eccetto i casi teorici di scarroccio di prora ovvero poppa, lo scarroccio positivo o negativo è:
		a) lo scarroccio avente lo stesso segno della deviazione ovvero avente segno opposto.

		b)	lo scarroccio E o W.
	X	c)	lo spostamento laterale che avviene rispettivamente a dritta o a sinistra rispetto alla prora della nave.
1.7.1.303			A parità di azione del vento, la velocità di scarroccio:
		a)	con lo stesso vento è uguale per tutte le navi anche se diverse tra loro.
	X	b)	tanto è maggiore quanto è minore l'opera viva e quanto è maggiore la superficie esposta al vento.
		c)	tanto è maggiore quanto è maggiore l'opera viva e quanto è maggiore la superficie esposta al vento.
1.7.1.304			Come mai in navigazione il vento appare diverso da quello reale?
		a)	è solo apparenza, in realtà i due venti hanno uguale provenienza.
	X	b)	perché a quello reale si somma, vettorialmente, il vento dovuto al moto della nave.
		c)	perché il bordo libero della nave e le tughe deviano il moto del vento.
1.7.1.305			Lo scarroccio influisce:
		a)	solo sulle unità a motore.
		b)	solo sulle unità a vela.
	X	c)	su tutte le unità.
1.7.1.306			Vento 180 gradi e corrente 180 gradi; cosa significa?
		a)	il vento soffia verso sud (Tramontana), la corrente, al contrario, va verso nord.
	X	b)	il vento soffia verso nord (Ostro), la corrente, al contrario, va verso sud.
		c)	che entrambi provengono da nord e vanno verso sud.
1.7.1.307			Lo scarroccio:
		a)	con lo stesso vento, la velocità di scarroccio è uguale per tutte le navi anche se diverse tra loro.
		b)	quanto minore è l'opera viva tanto minore sarà la superficie esposta al vento.
	X	c)	dipende dall'intensità del vento, dalla velocità dell'unità, dalla superficie esposta al vento e dal tipo di carena.
1.7.1.308			Tra i possibili moti sull'acqua che la nave può compiere o subire, si può affermare che:
	X	a)	la deriva è il movimento dovuto alla presenza di correnti.
		b)	la velocità di deriva dipende dalla forma della carena.
		c)	lo scarroccio è il movimento dovuto al sistema di governo.
1.7.1.309			La deriva è:
	X	a)	l'effetto perturbatore prodotto dalla corrente marina sul moto dell'unità.
		b)	la somma degli effetti prodotti dal vento sul moto dell'unità.
		c)	l'effetto perturbatore prodotto dal vento sull'opera morta dell'unità.
1.7.1.310			Lo scarroccio è dovuto:
	X	a)	all'azione del vento.
		b)	all'azione combinata di vento e corrente.
		c)	all'effetto della corrente.
1.7.1.311			La deriva è dovuta:
		a)	all'azione combinata di vento e corrente.
	X	b)	all'effetto della corrente.
		c)	all'azione del vento.
1.7.1.312			Con vento, di poppa, la cui direzione coincide con la direzione del moto della nave:
	X	a)	si ha un effetto sulla velocità della nave ma non sulla direzione del suo percorso.
		b)	si ha un effetto sulla velocità della nave ed anche sulla direzione del suo percorso.
		c)	si ha un effetto non sulla velocità della nave ma sulla direzione del suo percorso.
1.7.1.313			Siamo in navigazione con rotta Nord in presenza di un vento e corrente entrambi 180; succede che:

		a) il moto della nave è agevolato dalla deriva mentre è contrastato dallo scarroccio.
	X	b) il moto della nave è agevolato dallo scarroccio mentre è contrastato dalla deriva.
		c) il moto della nave è agevolato dalla deriva e dallo scarroccio.
1.7.1.314		L'angolo di rotta vera e l'angolo di prora vera possono coincidere in presenza di deriva e/o scarroccio?
		a) sì, sempre.
		b) no, mai.
	X	c) sì, ma solo se provengono esattamente da prora o da poppa.
1.7.1.315		Dov'è riportato l'elenco di tutte le pubblicazioni nautiche edite dall'Istituto Idrografico della Marina Militare?
	X	a) nel catalogo delle carte e delle pubblicazioni nautiche (I.I. 3001).
		b) nel listino dei servizi di bordo (I.I. 2721).
		c) nell'elenco dei Navarea del Mediterraneo (I.I. 2127).
1.7.1.316		Per "aggiornamento" delle pubblicazioni nautiche s'intende:
		a) la modifica di pagine e cartine nell'elenco dei fari e fanali.
	X	b) un adeguamento delle pubblicazioni alle modifiche che intervengono.
		c) solamente la segnalazione di nuove edizioni.
1.7.1.317		La "ristampa" di una carta nautica edita dell'I.I.M.M.:
		a) è riprodotta a seguito di esaurimento scorte.
		b) annulla l'edizione in vigore.
	X	c) è una nuova tiratura dell'edizione in vigore di una carta sulla quale non è stata incorporata alcuna modifica importante fatta eccezione di quelle derivanti da eventuali Avvisi ai Naviganti (AA.NN.) emessi nel tempo.
1.7.1.318		Gli Avvisi ai Naviganti (AA.NN.):
		a) possono essere richiesti via telefono.
	X	b) hanno lo scopo di aggiornare le carte nautiche.
		c) forniscono dati sulla ricettività portuale.
1.7.1.319		Se il Portolano avverte che per un determinato porto i venti di traversia sono quelli del secondo quadrante, quali considerazioni faremo?
		a) in caso di vento di Ponente-Maestro è sconsigliato entrare in quel porto.
		b) non ci sono particolari problemi per entrare in porto con venti provenienti dal secondo quadrante.
	X	c) il porto è poco protetto in caso di Levante, Scirocco e Ostro.
1.7.1.320		L'Elenco dei Fari e Segnali da Nebbia è:
	X	a) una pubblicazione che riporta ubicazione, descrizione e caratteristiche dei segnali luminosi e sonori delle coste del Mediterraneo
		b) un documento che fornisce notizie al navigante come descrizione della costa, pericoli, aspetto dei fari, fanali, servizi portuali, boe.
		c) un fascicolo periodico contenente dati, inserti e pagine sostitutive per l'aggiornamento delle carte e pubblicazioni nautiche.
1.7.1.321		Il Portolano:
		a) è il fascicolo periodico contenente dati, inserti e pagine sostitutive per l'aggiornamento delle carte e pubblicazioni nautiche.
		b) riporta ubicazione, descrizione e caratteristiche dei segnali luminosi e sonori delle coste del Mediterraneo.
	X	c) fornisce notizie necessarie alla navigazione costiera come descrizione della costa, pericoli, aspetto dei fari, fanali, servizi portuali, boe.
1.7.1.322		I documenti nautici sono:
		a) i documenti personali e tecnici dell'unità che lo Skipper deve avere con sé come la patente nautica e il certificato di sicurezza.
	x	b) l'insieme delle carte e delle pubblicazioni nautiche necessarie per la condotta della navigazione.
		c) costituiti esclusivamente dalle carte nautiche.

		fine Navigazione cartografica ed elettronica
1.8		8 - NORMATIVA - 184
1.8.1		Leggi e regolamenti - 42
1.8.1.1		Quando il comandante di un'unità navale è tenuto a presentare la denuncia di evento straordinario all'Autorità Marittima?
		a) entro e non oltre il giorno successivo all'arrivo in porto.
	X	b) entro tre giorni dall'arrivo in porto.
		c) Entro 24 ore dall'arrivo in porto.
1.8.1.2		Ai sensi del Codice della Nautica da diporto, all'estero qual è l'Autorità a cui va presentata la denuncia di evento straordinario?
		a) non sussiste obbligo di denuncia.
		b) l'Autorità di Polizia più vicina al porto di approdo.
	X	c) l'Autorità Consolare.
1.8.1.3		A chi spetta in modo esclusivo la direzione della manovra e della navigazione di un'unità?
		a) all'armatore, se presente a bordo.
	X	b) al comandante dell'unità.
		c) a chi possiede la maggior esperienza marinai.
1.8.1.4		Il comandante dell'unità navale che in caso di urto non dia nei limiti del possibile alle altre unità le notizie necessarie per l'identificazione della propria imbarcazione:
		a) è punito con la reclusione da uno a due mesi.
		b) è punito con il pagamento di un'ammenda fino a 206,00 Euro.
	X	c) è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 1.032,00 Euro a 6.197,00 Euro.
1.8.1.5		Ai sensi del Codice della Navigazione, cosa si intende per denuncia di avvenimenti straordinari?
	X	a) la dichiarazione che il comandante dell'unità è tenuto a presentare al Comandante del porto o all'Autorità consolare del porto di scalo quando, durante il viaggio, si siano verificati eventi straordinari relativi all'unità. navale o alle persone presenti a bordo.
		b) la dichiarazione che il comandante dell'unità è tenuto a presentare al Comandante del porto o all'Autorità consolare del porto di scalo quando, durante il viaggio si siano avvistati cetacei di particolari dimensioni.
		c) la dichiarazione che il comandante dell'unità è tenuto a presentare al Comandante del porto o all'Autorità consolare del porto di scalo quando durante il viaggio siano state incontrate perturbazioni meteorologiche di fortissima entità.
1.8.1.6		Ai sensi del Codice della nautica da diporto, quale tra questi comportamenti costituisce un illecito amministrativo?
		a) la direzione dell'armamento delle vele prodire senza la prevista abilitazione.
	X	b) l'assunzione del comando o della condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto senza la prescritta abilitazione, perché non conseguita o revocata o non convalidata per mancanza dei requisiti, ovvero sospesa o ritirata.
		c) omettere di cooperare con i mezzi di cui si dispone, al soccorso di un'altra unità navale.
1.8.1.7		Il comandante di una unità, che durante la navigazione venga a conoscenza del pericolo in cui versa un'altra unità.
		a) è tenuto a prestarle assistenza solo se trovasi a non più di 10 miglia nautiche dall'unità in pericolo.
	X	b) è tenuto ad accorrere per prestare assistenza, quando possa prevedere un utile risultato.

		c) è tenuto a prestarle assistenza solo se trovasi a non più di 12 miglia nautiche dall'unità in pericolo.
1.8.1.8		Avvenuto un urto tra unità navali:
		a) il comandante di ciascuna, è tenuto a prestare soccorso esclusivamente a quella più vicina, al suo equipaggio.
		b) il comandante dell'unità navale più grande, è tenuto a prestare soccorso a tutte le altre, al loro equipaggio.
	X	c) il comandante di ciascuna è tenuto a prestare soccorso alle altre, al loro equipaggio ed ai loro passeggeri, qualora ciò non comporti grave pericolo per la sua unità navale e per le persone che sono a bordo.
1.8.1.9		Il comandante dell'unità soccorritrice è tenuto a tentare il salvataggio di persone che siano in mare o in acque interne in pericolo:
		a) qualora l'altezza del bordo libero non ecceda i 2 metri.
	X	b) qualora ciò non comporti grave pericolo per la sua unità navale e per le persone che sono a bordo.
		c) qualora sia in possesso di ulteriori mezzi collettivi di salvataggio.
1.8.1.10		Il comandante di un'unità navale che omette di prestare assistenza ovvero tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo a norma del Codice della Navigazione:
	X	a) è punito con la reclusione fino a 2 anni.
		b) è punito con la sanzione pecuniaria di euro 10.000.
		c) è punito con il ritiro della patente nautica.
1.8.1.11		Quale tra queste condotte costituisce un illecito amministrativo?
		a) non ottemperare agli ordini impartiti dalla competente Autorità marittima, ai sensi dell'art. 70 Codice della Navigazione, omettendo di cooperare con i mezzi di cui si dispone, al soccorso di un'altra unità navale.
	X	b) salvo che il fatto costituisca violazione della normativa sulle aree marine protette, l'utilizzo di un'unità da diporto non osservando una disposizione di legge o di regolamento in materia di sicurezza della navigazione.
		c) tentare il salvataggio nei confronti di un'altra unità navale in pericolo di perdersi qualora non comporti grave rischio per l'unità soccorritrice.
1.8.1.12		I limiti di navigazione delle unità munite di marcatura "CE" sono definiti:
		a) dall'omologazione dell'organo tecnico.
	X	b) dall'altezza significativa delle onde e dalla forza del vento.
		c) dalla distanza dalla costa.
1.8.1.13		Un'imbarcazione da diporto può essere immatricolata presso:
	X	a) l'Archivio telematico delle unità da diporto (ATCN).
		b) gli uffici della Provincia.
		c) gli uffici locali marittimi.
1.8.1.14		Le linee di base hanno la funzione di:
	X	a) segnare il limite interno da cui si misura la fascia di mare territoriale.
		b) delimitare aree di mare in cui è vietata la navigazione o un'attività.
		c) delimitare tutte quelle aree del mare assoggettate alle specifiche regolamentazioni marittime.
1.8.1.15		La bandiera nazionale per le unità da diporto iscritte nei registri:
	X	a) è esposta nella posizione più visibile, più opportuna.
		b) in porto si deve esporre sempre, dall'alba al tramonto.
		c) in navigazione fuori dai porti, è sempre esposta dall'alba al tramonto.
1.8.1.16		In caso di ritrovamento in spiaggia di natanti, motori marini, ecc.:
		a) si segnala il ritrovamento telefonando al numero 115.
		b) si presenta denuncia alla stazione dei Carabinieri.
	X	c) si presenta apposita denuncia all'Autorità marittima locale.
1.8.1.17		Per le imbarcazioni da diporto, il nome:

		a) è imposto, qualora non vi provveda il proprietario entro un certo termine fissato dall'Autorità marittima.
	X	b) non è obbligatorio.
		c) è obbligatorio.
1.8.1.18		Nella navigazione in prossimità delle rade ci dobbiamo attenere:
		a) al codice internazionale di navigazione.
		b) alle norme delle effemeridi.
	X	c) alle ordinanze dell'Autorità Marittima.
1.8.1.19		Le ordinanze sono delle:
		a) prescrizioni indicate sulla licenza di navigazione o sul certificato d'uso motore.
		b) strutture portanti trasversali della nave in legno.
	X	c) prescrizioni che regolamentano la navigazione marittima in ambito locale.
1.8.1.20		Cosa si intende per navigazione interna?
		a) quella effettuata tra la costa e le linee di base.
		b) quella effettuata su laghi di confine.
	X	c) quella effettuata sui laghi, fiumi, canali e altre acque interne.
1.8.1.21		Si può immatricolare un'unità avente lunghezza fuori tutto di 9,90 metri?
	X	a) sì, ma subisce il regime giuridico delle imbarcazioni da diporto iscritte.
		b) no, solo quelle superiori a 10 metri di lunghezza fuori tutto.
		c) no, non può essere immatricolato.
1.8.1.22		Dove va richiesta la licenza RTF per il VHF installato a bordo delle unità da diporto?
		a) Ministero delle Attività Produttive.
		b) Ministero dello Sviluppo Economico.
	X	c) Ministero dello Sviluppo Economico per il tramite dello STED (Sportello Telematico del Diportista).
1.8.1.23		Alle imbarcazioni spetta l'obbligo di esporre la bandiera nazionale?
	X	a) sì, sempre.
		b) sì, solo in acque territoriali.
		c) no.
1.8.1.24		Un soggetto residente a Genova, dove può immatricolare la propria imbarcazione da diporto?
	X	a) presso un qualsiasi STED (Sportello Telematico del Diportista).
		b) presso il registro ACI della propria città di residenza.
		c) presso il consolato con sede a Genova.
1.8.1.25		Per "unità da diporto" s'intende:
		a) soltanto le unità destinate alla navigazione da diporto "lusoria" (uso privato).
		b) soltanto le unità a motore destinate alla navigazione da diporto.
	X	c) qualsiasi costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione, che sia destinata alla navigazione da diporto, che può essere di natura "lusoria" (privata) oppure "commerciale".
1.8.1.26		Un'imbarcazione da diporto registrata nell'ATCN (Archivio Telematico Centrale della Nautica da diporto), ha la sigla così composta:
		a) il nome della barca seguito dalla lettera D.
	X	b) codice alfanumerico composto da 4 lettere e 4 numeri seguiti dalla lettera D.
		c) sigla provincia + N + numero iscrizione.
1.8.1.27		Per unità da diporto adibita a uso commerciale si intende:
		a) quella utilizzata per la pesca.
		b) quella utilizzata per il servizio di pilotaggio e rimorchio.
	X	c) quella utilizzata per le attività previste dal codice della nautica, tra cui locazione e noleggio.
1.8.1.28		Per unità da diporto adibita a uso commerciale si intende:

		a)	quella utilizzata per l'attività di collegamento di linea a orari prestabiliti tra due o più località predefinite.
	X	b)	quella utilizzata per le attività previste dal codice della nautica, tra cui l'assistenza alle attività subacquee e l'insegnamento professionale.
		c)	quella utilizzata per la pesca.
1.8.1.29			Le disposizioni del Codice della nautica:
		a)	si applicano alla navigazione da diporto esercitata per fini esclusivamente lusori (ricreativi).
	X	b)	si applicano sia alla navigazione da diporto esercitata per fini lusori (ricreativi), sia per fini commerciali, come definiti dal codice stesso.
		c)	si applicano alle unità da diporto e della piccola pesca.
1.8.1.30			In mancanza di specifiche disposizioni, alla navigazione delle unità da diporto si applicano:
	X	a)	le disposizioni del Codice della navigazione.
		b)	dalle disposizioni del Codice civile.
		c)	le disposizioni della Marina Militare.
1.8.1.31			Le disposizioni sull'obbligo di assicurazione per responsabilità civile (decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni) si applicano:
		a)	a qualsiasi unità galleggiante
		b)	a tutte le unità da diporto come definite dal codice della nautica.
	X	c)	a tutte le unità da diporto come definite dal codice della nautica, con esclusione delle unità a remi e a vela non dotate di motore ausiliario.
1.8.1.32			Un motore fuoribordo è soggetto all'obbligo di assicurazione (decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni):
		a)	solo per le potenze superiori a 2,5 cavalli.
	X	b)	sempre.
		c)	solo per le potenze che richiedono la patente nautica.
1.8.1.33			Le disposizioni sull'obbligo di assicurazione per responsabilità civile (decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni):
	X	a)	si applicano anche ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente emesso all'estero, se impiegati nelle acque territoriali nazionali.
		b)	non si applicano ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente emesso all'estero.
		c)	si applicano ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente emesso all'estero, solo se impiegati nelle acque territoriali nazionali oltre 3 miglia dalla costa.
1.8.1.34			Le disposizioni della disciplina della navigazione delle unità da diporto contenute nel codice della nautica sono completate:
	X	a)	dal Regolamento di attuazione al codice della nautica.
		b)	dal Codice civile.
		c)	dalle disposizioni speciali.
1.8.1.35			Per quanto non previsto dalle disposizioni del Codice della nautica, si applicano:
		a)	le disposizioni speciali.
	X	b)	le disposizioni del Codice della navigazione.
		c)	le disposizioni dell'Autorità prefettizia.
1.8.1.36			L'attività di assistenza e traino:
	X	a)	è consentita con riferimento a imbarcazioni e natanti, previa sottoscrizione di una polizza assicurativa e comunicazione alla Capitaneria di porto competente.
		b)	è consentita con riferimento ai soli natanti, previa comunicazione alla Capitaneria di porto competente.
		c)	non è consentita.
1.8.1.37			L'esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto:

	X	a) è soggetto alla sanzione da 2.775 a 11.017 euro.
		b) è soggetto alla sanzione da 276 a 1.377 euro.
		c) è soggetto a diffida.
1.8.1.38		Con contratto di leasing nautico si intende:
	X	a) il finanziamento posto in essere da una banca o intermediario finanziario consistente nella concessione in utilizzo, per un determinato periodo di tempo e dietro il pagamento di un corrispettivo periodico (canone), di una unità da diporto.
		b) la locazione di una unità da diporto, senza diritto di riscatto.
		c) il leasing nautico non è applicato alla nautica.
1.8.1.39		L'utilizzatore di un contratto di leasing nautico:
	X	a) ancorché non proprietario dell'imbarcazione, assume tutti i rischi relativi al perimento del bene.
		b) poiché non è il proprietario dell'imbarcazione, non si assume i rischi relativi al perimento del bene, a meno che non derivi da una sua grave imperizia.
		c) non è mai responsabile del perimento del bene.
1.8.1.40		In caso di violazioni da parte di una unità in leasing di disposizioni in materia di navigazione che prevedono sanzioni pecuniarie:
	X	a) l'utilizzatore a titolo di leasing dell'unità è obbligato in solido con l'autore delle violazioni, se persona diversa.
		b) il proprietario dell'unità (soggetto finanziatore del leasing) è tenuto al pagamento.
		c) le sanzioni sono suddivise tra il proprietario dell'unità e l'utilizzatore in leasing.
1.8.1.41		L'esercizio abusivo di attività commerciali con unità da diporto è punito:
		a) con la sanzione amministrativa da 250 euro a 1.100 euro.
	X	b) con la sanzione amministrativa da 2.755 euro a 11.017 euro.
		c) con la sanzione amministrativa da 557 euro a 2.507 euro.
1.8.1.42		In caso di leasing nautico:
		a) l'utilizzatore condivide la responsabilità del comando con il proprietario.
	X	b) l'utilizzatore assume in toto la responsabilità del comando.
		c) la responsabilità del comando è stabilita dal contratto di leasing.
1.8.2		Doveri e responsabilità del comandante, documenti da tenere a bordo, elementi sulla disciplina delle attività balneari, dello sci nautico e della pesca sportiva e subacquea - 142
1.8.2.1		Il comandante dell'unità navale che in caso di urto non dia nei limiti del possibile alle altre unità le notizie necessarie per l'identificazione della propria imbarcazione:
		a) è punito con la reclusione da uno a due mesi.
		b) è punito con il pagamento di un'ammenda fino a 206,00 Euro.
	X	c) è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 1.032,00 Euro a 6.197,00 Euro.
1.8.2.2		Con riguardo alla locazione delle unità da diporto, quale tra queste affermazioni è corretta?
	X	a) il conduttore di un'unità da diporto locata, ne esercita la navigazione assumendosi le responsabilità ed i rischi.
		b) Il conduttore di un'unità da diporto locata, ne esercita la navigazione senza assumersene le responsabilità e i rischi che restano in capo al proprietario.
		c) il conduttore di un'unità da diporto locata, ne esercita la navigazione senza assumersene le responsabilità e i rischi che restano in capo al noleggiatore.
1.8.2.3		Quali sono gli obblighi a cui deve adempiere il conduttore di un'unità navale da diporto locata?
		a) impiegare l'unità navale da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dal certificato di stabilità e in conformità alle finalità di diporto.
		b) impiegare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dal certificato di classe ed in conformità alle finalità di diporto.

	X	c)	impiegare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione e in conformità alle finalità di diporto.
1.8.2.4			Il contratto di locazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto:
	X	a)	deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.
		b)	va rinnovato in concomitanza della scadenza delle manutenzioni periodiche dell'apparato motore.
		c)	può anche essere tenuto a bordo in copia fotostatica.
1.8.2.5			La licenza di navigazione e gli altri documenti prescritti sono mantenuti a bordo:
	X	a)	in originale, o in copia autentica se la navigazione avviene tra porti dello Stato.
		b)	esclusivamente in originale solo se la navigazione avviene tra porti di uno stesso compartimento marittimo.
		c)	dopo esser stati vidimati annualmente da parte della competente Autorità marittima.
1.8.2.6			Il certificato di sicurezza:
		a)	deve essere registrato presso l'Agenzia delle Dogane entro 30 giorni dal rilascio.
		b)	attesta lo stato di stabilità dell'unità e fa parte dei documenti di bordo.
	X	c)	attesta lo stato di navigabilità dell'unità e fa parte dei documenti di bordo.
1.8.2.7			La dichiarazione di potenza del motore installato a bordo:
		a)	è facoltativa.
		b)	è inclusa nel Manuale del proprietario.
	X	c)	fa parte dei documenti di bordo di natanti e imbarcazioni con fuoribordo
1.8.2.8			L'atto di autorizzazione alla navigazione temporanea
	X	a)	vale come documento di bordo e abilita alla navigazione nei limiti consentiti dalle caratteristiche di costruzione dell'unità da diporto, nonché alla navigazione in acque territoriali straniere per il periodo di tempo necessario alla partecipazione a fiere, saloni e altri eventi espositivi.
		b)	vale come documento di bordo straordinario ed abilita alla navigazione senza alcun limite dalla costa, nonché in navigazione in acque internazionali.
		c)	non vale come documento di bordo ed abilita esclusivamente alla navigazione da e per il cantiere di costruzione e/o manutenzione.
1.8.2.9			Con riguardo al noleggio delle unità da diporto, quale tra queste affermazioni è corretta?
	X	a)	il contratto è redatto per iscritto a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.
		b)	il contratto è redatto per iscritto a pena di nullità ed è conservato in originale presso l'Ufficio di iscrizione.
		c)	il contratto è redatto per iscritto a pena di nullità ed è conservato in originale presso la Direzione Marittima di giurisdizione ove è iscritta l'unità.
1.8.2.10			L'utilizzo di un'imbarcazione da diporto per mezzo di contratti di locazione ovvero di noleggio risulta:
	X	a)	dalla licenza di navigazione.
		b)	dall'iscrizione nel registro delle imprese.
		c)	dall'omologazione CE.
1.8.2.11			A che distanza dalla costa possono navigare le unità a remi (pedalò, sandolini ecc.) ?
	X	a)	entro 1 miglio dalla costa.
		b)	In base alle condimeteomarine individuate con ordinanza dell'Autorità marittima.
		c)	entro 6 miglia.
1.8.2.12			Al compimento dei 16 anni di età:
		a)	si può essere ammessi esclusivamente all'esame per il rilascio della patente nautica entro 12 miglia dalla costa.
		b)	si può essere ammessi all'esame per il rilascio della patente nautica anche senza limiti dalla costa.

	X	c)	si può assumere il comando e la condotta di natanti a motore e natanti a vela con motore ausiliario e motovelieri, purchè non sia prescritto il possesso della patente nautica.
1.8.2.13			La patente nautica può essere sospesa:
	X	a)	per assunzione del comando in stato di ebbrezza (ubriachezza) o sotto effetto di stupefacenti (droghe).
		b)	a seguito di denuncia di evento ordinario.
		c)	per mancanza a bordo delle dotazioni di sicurezza.
1.8.2.14			Le unità da diporto sono classificate in base alla:
	X	a)	lunghezza fuori tutto.
		b)	potenza dell'apparato motore, stazza e lunghezza fuori tutto.
		c)	lunghezza, larghezza e altezza di costruzione.
1.8.2.15			Un'unità a motore lunga 9 metri è classificata:
	X	a)	natante da diporto.
		b)	imbarcazione da diporto.
		c)	nave da diporto.
1.8.2.16			Il ritrovamento di un relitto va denunciato all'Autorità competente entro:
	X	a)	3 giorni dal ritrovamento o dall'approdo.
		b)	7 giorni dal ritrovamento o dall'approdo.
		c)	24 ore dal ritrovamento o dall'approdo.
1.8.2.17			Le acque interne marittime sono costituite:
		a)	dalle acque marittime riservate alla balneazione.
		b)	dai laghi e dai fiumi dello Stato.
	X	c)	dalle acque marittime comprese tra la costa e la linea di base.
1.8.2.18			Ai natanti spetta l'obbligo di esporre la bandiera nazionale?
		a)	sì, sempre.
		b)	sì, solo in acque territoriali.
	X	c)	no.
1.8.2.19			I limiti di navigazione delle unità munite di marcatura "CE" sono definiti:
		a)	dall'omologazione dell'organo tecnico.
	X	b)	dall'altezza significativa delle onde e dalla forza del vento.
		c)	dalla distanza dalla costa.
1.8.2.20			Può conseguire la patente nautica un "delinquente abituale"?
		a)	dipende dalle violazioni per le quali è stato dichiarato delinquente abituale.
	X	b)	no.
		c)	sì.
1.8.2.21			La bandiera nazionale deve essere esposta:
	X	a)	dalle navi e dalle imbarcazioni da diporto.
		b)	tutte le unità da diporto.
		c)	soltanto dalle navi e dalle imbarcazioni da diporto se abilitate alla navigazione oltre le 12 miglia di distanza dalla costa.
1.8.2.22			Un'imbarcazione da diporto marcata "CE", può recarsi all'estero?
	X	a)	sì, se la categoria di progettazione consente di intraprendere la navigazione necessaria per raggiungere la destinazione estera.
		b)	sì, sempre.
		c)	sì, ma solo in presenza di mare e vento assicurati.
1.8.2.23			La denuncia di evento straordinario è presentata se in corso di:
		a)	navigazione, le persone a bordo hanno corso un pericolo.
		b)	navigazione, si esegue una variazione di rotta non programmata.
	X	c)	navigazione, si siano verificati eventi anomali relativi all'unità o alle persone a bordo.

1.8.2.24		La licenza di navigazione è valida:
		a) 3 anni.
		b) 5 anni.
	X	c) sino a che l'unità da diporto non subisca modifiche agli elementi strutturali o di identificazione della stessa ovvero importanti innovazioni.
1.8.2.25		L'obbligo della patente nautica per condurre un natante da diporto sorge:
		a) mai, perché non è necessaria la patente nautica per i natanti da diporto.
	X	b) quando la potenza del motore supera i 40,8 Cv, fermo restando la cilindrata, i tempi del motore ed il carburante impiegato.
		c) quando la potenza del motore supera i 25 Cv, fermo restando la cilindrata, i tempi del motore ed il carburante impiegato.
1.8.2.26		Occorre la patente nautica per il comando o condotta di un'imbarcazione da diporto entro 6 miglia dalla costa, quando a bordo sia installato un motore di potenza di 29 Kw e cilindrata 750 centimetri cubici?
	X	a) no, in questo caso è richiesto solo di aver compiuto 18 anni.
		b) sì, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.
		c) sì, solo se minorenni.
1.8.2.27		Quali unità da diporto sono soggette alla marcatura "CE"?
		a) natanti a motore e quelli a vela con superficie velica superiore a quattro metri quadrati.
		b) unità di lunghezza compresa tra 10 metri e 24 metri.
	X	c) unità di lunghezza compresa tra 2,5 metri e 24 metri, se immesse in commercio dopo il 16/06/1998.
1.8.2.28		La patente nautica è obbligatoria per il comando o condotta di un'imbarcazione da diporto entro le 6 miglia dalla costa?
		a) sì, sempre a prescindere sia della cilindrata che delle altre caratteristiche del motore.
	X	b) sì, se l'unità è munita di motore con potenza superiore a 40.8 cavalli.
		c) no, mai.
1.8.2.29		Si può sospendere la patente nel caso di assunzione del comando di un'unità da diporto con patente nautica scaduta di validità?
		a) sì, se la patente nautica è scaduta da più di 12 mesi.
	X	b) non è prevista la sospensione in questo caso.
		c) sì, sempre.
1.8.2.30		Quando il secondo motore è considerato ausiliario?
		a) quando è inferiore a 40 Cv.
		b) quando è superiore a 40 Cv.
	X	c) quando è di tipo amovibile, sistemato su proprio supporto con potenza non superiore al 20% di quella del motore principale.
1.8.2.31		Il "manuale del proprietario" è quel documento contenente i dati tecnici:
	X	a) del natante omologato CE.
		b) di una nave da diporto.
		c) del natante non omologato CE.
1.8.2.32		La denuncia di evento straordinario è presentata:
	X	a) all'Autorità marittima o Consolare del porto di arrivo.
		b) all'Autorità di polizia del porto di arrivo.
		c) all'Autorità giudiziaria del porto di arrivo.
1.8.2.33		Cosa comporta l'assunzione, con l'abilitazione scaduta, del comando o condotta di un'unità soggetta ad obbligo di patente nautica?
		a) il sequestro dell'unità.
	X	b) una salata sanzione amministrativa.
		c) l'arresto.

1.8.2.34		La licenza e gli altri documenti per le unità da diporto devono essere sempre tenuti a bordo in originale?
	X	a) no, per la navigazione tra i porti nazionali è sufficiente avere a bordo le copie conformi all'originale.
		b) sì, previa autorizzazione rilasciata dall'Autorità marittima.
		c) no, è sufficiente avere a bordo delle semplici copie fotostatiche.
1.8.2.35		Dove vengono iscritte le imbarcazioni e navi da diporto?
	X	a) nell'ATCN (Archivio Telematico Centrale della Nautica da diporto) per il tramite dello STED (Sportello Telematico del Diportista)
		b) solo presso le Capitanerie di porto.
		c) non vengono più iscritte nei registri navali poiché abrogati.
1.8.2.36		Per il comando e condotta di un'imbarcazione da diporto a vela senza motore ausiliario, per la navigazione nelle acque interne e nelle acque marittime entro 6 miglia dalla costa, è sufficiente:
		a) la patente nautica per il comando e condotta di imbarcazioni da diporto a vela e motore entro 12 miglia dalla costa.
	X	b) aver compiuto diciotto anni.
		c) la patente nautica per il comando e condotta di imbarcazioni da diporto a motore entro 12 miglia dalla costa.
1.8.2.37		Con la patente nautica entro le 12 miglia dalla costa, si può comandare un'imbarcazione da diporto abilitata a navigare senza limiti di distanza dalla costa?
		a) sì, a patto che ottenga una apposita autorizzazione, in tal senso, dalla Capitaneria del porto di partenza.
	X	b) sì, a patto che non superi il limite delle 12 miglia dalla costa.
		c) no, in nessun caso.
1.8.2.38		E' possibile comandare e condurre un'imbarcazione da diporto utilizzata con contratti di noleggio?
	X	a) sì, solo a condizione di essere in possesso di idoneo titolo professionale del diporto prescritto dalla legge.
		b) no, solo se in possesso della patente nautica per nave da diporto.
		c) sì, sempre.
1.8.2.39		Si paga una somma per "prendere in godimento" un'imbarcazione per un determinato periodo di tempo e il contratto esclude la "possibilità di riscatto" alla sua scadenza; siamo in presenza di un contratto di:
	X	a) locazione.
		b) leasing finanziario.
		c) noleggio.
1.8.2.40		Se si paga una somma per usufruire dei servizi di una persona, che si mette a disposizione e mette a disposizione la sua imbarcazione per un determinato periodo di tempo, si ha un contratto di:
		a) leasing finanziario.
	X	b) noleggio.
		c) locazione.
1.8.2.41		Quale tra le seguenti affermazioni sul noleggio di unità da diporto è corretta?
	X	a) l'unità noleggiata rimane nella disponibilità del proprietario/armatore (noleggiante), alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.
		b) il cliente (noleggiatore) dell'unità ne esercita la navigazione, assumendosene le responsabilità e i rischi.
		c) noleggio e locazione sono sinonimi.
1.8.2.42		Il noleggio occasionale è:
		a) è una attività professionale svolta in maniera non continuativa.
	X	b) la facoltà del proprietario di una imbarcazione di noleggiare la propria unità per un massimo di 42 giorni l'anno previa comunicazione di ogni singolo contratto all'Agenzia delle Entrate e all'Autorità marittima. Non costituisce un'attività professionale.

		c) è un sinonimo di locazione.
1.8.2.43		Quale tra le seguenti affermazioni sul contratto di noleggio di unità da diporto è corretta?
	X	a) può prevedere anche più clienti "noleggiatori a cabina"; salva diversa volontà delle parti, sono stipulati più contratti di noleggio per quanti sono i noleggiatori di ogni cabina o gruppo di cabine.
		b) può essere intestato sempre e solo a una persona fisica.
		c) può essere concluso anche in forma orale se alla presenza di un ufficiale dell'Autorità marittima.
1.8.2.44		Un'unità da diporto, avente lunghezza fuori tutto pari a 7 metri, può essere iscritta nel registro delle imbarcazioni da diporto?
	X	a) sì, ma subisce il regime giuridico delle imbarcazioni da diporto.
		b) sì, se con un motore di potenza superiore a 40,8 CV.
		c) sì, ma mantiene il regime giuridico del natante da diporto.
1.8.2.45		Un cittadino di 55 anni deve rinnovare la patente; la validità del nuovo documento sarà:
		a) di 3 anni.
	X	b) di 10 anni.
		c) di 5 anni.
1.8.2.46		Per navigazione da diporto s'intende la navigazione effettuata a scopo:
	X	a) sportivo o ricreativo ovvero commerciale, come previsto dal Codice della nautica da diporto.
		b) ricreativo, dai cui esuli ogni forma di agonismo.
		c) solo sportivo.
1.8.2.47		Come è articolata la validità temporale della patente nautica?
	X	a) 10 anni se non si è superato il 60esimo anno di età, 5 anni se si è superato tale limite d'età.
		b) 10 anni per tutti.
		c) 10 anni se non si è superato il 50esimo anno di età, 5 anni se si è superato tale limite d'età.
1.8.2.48		Assumere il comando di un'unità senza aver conseguito la prescritta abilitazione, comporta:
	X	a) la sanzione amministrativa che va da 2.755 a 11.017 euro e la sospensione della licenza di navigazione per 30 giorni.
		b) la sanzione amministrativa che va da 2.755 a 11.017 euro e l'arresto.
		c) la sanzione amministrativa che va da 2.755 a 11.017 euro, la sospensione della licenza di navigazione per 1 anno.
1.8.2.49		Per condurre una moto d'acqua è sempre necessaria la patente nautica?
		a) no, solo in caso di potenza superiore a 40.8 cavalli.
	X	b) sì, sempre.
		c) mai, perchè di lunghezza inferiore a 4,5 metri.
1.8.2.50		La dichiarazione di evento straordinario deve essere rilasciata:
		a) da un qualsiasi membro dell'equipaggio.
	X	b) dal comandante dell'unità.
		c) da chiunque sia stato delegato dal comandante dell'unità.
1.8.2.51		Il battello di servizio (tender) non ha l'obbligo delle dotazioni di sicurezza e dei mezzi di salvataggio, fatti salvi i mezzi di salvataggio individuali, se naviga:
		a) entro 500 metri dalla costa o dall'unità madre.
	X	b) entro un miglio dalla costa o dall'unità madre.
		c) entro due miglia dalla costa o dall'unità madre.

1.8.2.52		La patente nautica è obbligatoria per il comando o condotta di un'imbarcazione da diporto entro 6 miglia dalla costa, quando a bordo sia installato un motore di potenza di 29 Kw e cilindrata di 1.398 centimetri cubici con carburazione a 4 tempi entro bordo?
		a) sì, solo se minorenne.
		b) no, in questo caso è richiesto solo di aver compiuto i 18 anni di età.
	X	c) sì, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.
1.8.2.53		L'obbligo dell'assicurazione sulla responsabilità civile ricade:
		a) sui motori di potenza superiore a 10 Cv.
		b) sui motori di potenza superiore a 40,8 Cv.
	X	c) su qualsiasi motore marino, amovibile e non, indipendentemente dalla potenza.
1.8.2.54	X	Nel caso non siano avvenute lesioni a persone a bordo, la denuncia di evento straordinario va presentata:
		a) entro tre giorni dall'arrivo in porto.
		b) non appena possibile.
		c) subito all'arrivo in porto.
1.8.2.55		Quando è sospesa la patente nautica?
	X	a) per gravi atti di imperizia ed imprudenza.
		b) quando è scaduta e non è stata rinnovata.
		c) quando non si è pagato il bollo annuale.
1.8.2.56		Tutte le unità a motore hanno l'obbligo di tenere a bordo la dichiarazione di potenza del motore (o il certificato d'uso motore)?
		a) sì, tutte le unità da diporto a motore hanno l'obbligo a prescindere che siano o non siano iscritte nei registri navali.
	X	b) no, oltre ai natanti da diporto, hanno l'obbligo solo le imbarcazioni da diporto dotate di motore fuoribordo.
		c) no, hanno l'obbligo solo le navi da diporto.
1.8.2.57		Il documento che riporta, tra le varie caratteristiche, i dati di un'imbarcazione e i dati anagrafici del suo proprietario, è denominato:
		a) manuale del proprietario.
		b) certificato di proprietà marittimo.
	X	c) licenza di navigazione.
1.8.2.58		Nel caso di unità non adibita a noleggio, il certificato di sicurezza è rilasciato?
		a) solo ai natanti da diporto adibiti a locazione commerciale.
	X	b) solo alle navi e le imbarcazioni da diporto.
		c) a tutte le unità da diporto.
1.8.2.59		I limiti fissati dalla legge per il conseguimento della patente nautica relativamente al motore sono determinati:
		a) da una tabella ministeriale.
	X	b) dalla potenza massima di esercizio.
		c) dalla potenza fiscale del motore.
1.8.2.60		Il conduttore di una moto d'acqua deve:
		a) possedere la patente nautica solo se l'unità ha una cilindrata superiore a 785 centimetri cubici.
	X	b) indossare il giubbotto di salvataggio e rispettare i limiti di velocità disposti localmente.
		c) raggiungere la riva senza bisogno dei corridoi di atterraggio.
1.8.2.61		Un'unità di 13 metri di lunghezza, con superficie velica di 80 metri quadrati e un motore di 45 Cv:
		a) è in ogni caso abilitata alla navigazione solo entro 3 miglia dalla costa.
	X	b) necessita della licenza di navigazione.
		c) è considerata come unità a vela senza motore ausiliario.

1.8.2.62		La patente nautica viene revocata in caso di:
		a) condotta con tasso alcolemico pari a 1,50 grammi per litro.
		b) per gravi atti di imperizia ed imprudenza.
	X	c) in caso di perdita dei requisiti morali e fisici.
1.8.2.63		Un natante marcato "CE", quante persone può trasportare?
	X	a) quelle indicate nel certificato di omologazione.
		b) dipende dall'ordinanza disciplinante l'utilizzazione dei natanti da diporto.
		c) quelle indicate nella dichiarazione di potenza del motore per natanti da diporto.
1.8.2.64		La patente nautica è obbligatoria per il comando o condotta di un'imbarcazione da diporto entro 6 miglia dalla costa, quando a bordo sia installato un motore fuoribordo di potenza di 29 Kw e cilindrata di 1.299 centimetri cubici a iniezione diretta?
		a) sì, solo se minorenni.
		b) no, in questo caso è richiesto solo di aver compiuto i 18 anni di età.
	X	c) sì, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.
1.8.2.65		La patente per condurre un acquascooter è obbligatoria:
		a) solo se il motore è di cilindrata superiore a 750 centimetri cubici.
		b) solo se il motore supera i 30 Kw.
	X	c) sempre.
1.8.2.66		Sicuramente è considerato un "evento straordinario":
		a) il malore tra i membri dell'equipaggio.
	X	b) l'incaglio.
		c) il restare senza carburante.
1.8.2.67		A chi va presentata la denuncia di evento straordinario, in caso di evento straordinario all'estero?
	X	a) al consolato di bandiera.
		b) all'autorità marittima italiana al primo porto di approdo in territorio nazionale.
		c) all'autorità marittima locale che lo trasmetterà al consolato di bandiera.
1.8.2.68		E' obbligatoria la patente nautica, per la navigazione con un'imbarcazione da diporto entro 6 miglia dalla costa, quando a bordo sia installato un motore di potenza di 29 Kw e cilindrata di 1.098 centimetri cubici e carburazione a quattro tempi fuori bordo?
	X	a) sì, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.
		b) no, in questo caso è richiesto solo di aver compiuto i 18 anni di età.
		c) sì, solo se minorenni.
1.8.2.69		E' obbligatoria la patente nautica per condurre un'unità da diporto avente un motore di 35 Kw?
		a) mai.
		b) solo in determinati casi.
	X	c) sempre.
1.8.2.70		La validità della patente nautica è di 10 anni sino al compimento del:
		a) 65esimo anno e poi 5 anni.
	X	b) 60esimo anno e poi 5 anni.
		c) 50esimo anno e poi 5 anni.
1.8.2.71		Un natante è quell'unità:
	X	a) non iscritta.
		b) iscritta.
		c) di lunghezza superiore a 10 metri.
1.8.2.72		Chi regge il timone di un'imbarcazione da diporto deve essere necessariamente munito di patente nautica?
	X	a) no, purchè vi sia a bordo altra persona regolarmente abilitata per il tipo di navigazione in atto che si assuma la responsabilità del comando e della condotta.

		b) no, purchè abbia delega scritta ed età non inferiore ad anni 14.
		c) si, sempre perché tenere il timone significa determinare la direzione della navigazione in atto.
1.8.2.73		Il documento che riporta le caratteristiche del motore di un natante è conosciuto sotto di:
		a) dichiarazione motoristica.
		b) libretto del motore.
	X	c) dichiarazione di potenza.
1.8.2.74		La categoria di progettazione "B" presuppone che l'imbarcazione da diporto sia in grado di navigare (individuare l'affermazione corretta):
		a) in presenza di forza del vento superiore a 8 e altezza significativa dell'onda non superiore a 4 metri.
	X	b) in presenza di forza del vento non superiore a 8 e altezza significativa dell'onda non superiore a 4 metri.
		c) in presenza di forza del vento non superiore a 8 e altezza significativa dell'onda non superiore a 5 metri.
1.8.2.75		La categoria di progettazione "C" presuppone che l'imbarcazione da diporto sia in grado di navigare (individuare l'affermazione corretta):
		a) in presenza di forza del vento superiore a 7 e altezza significativa dell'onda non superiore a 4 metri.
		b) in presenza di forza del vento non superiore a 7 e altezza significativa dell'onda non superiore a 3 metri.
	X	c) in presenza di forza del vento non superiore a 6 e altezza significativa dell'onda non superiore a 2 metri.
1.8.2.76		E' obbligatoria la patente nautica, per la navigazione con un natante da diporto entro 6 miglia dalla costa, quando a bordo sia installato un motore di potenza di 29 Kw e cilindrata di 998 centimetri cubici e carburazione a quattro tempi fuori bordo?
	X	a) no, in questo caso è richiesto solo di aver compiuto i 16 anni di età.
		b) si, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.
		c) si, solo se minorenni.
1.8.2.77		La categoria di progettazione "D" presuppone che l'imbarcazione da diporto sia in grado di navigare (individuare l'affermazione corretta):
		a) in presenza di forza del vento non superiore a 3 e altezza significativa dell'onda non superiore a 0,2 metri, occasionalmente a 0,4 metri.
		b) in presenza di forza del vento non superiore a 5 e altezza significativa dell'onda non superiore a 0,4 metri, occasionalmente a 0,6 metri.
	X	c) in presenza di forza del vento non superiore a 4 e altezza significativa dell'onda non superiore a 0,3 metri, occasionalmente a 0,5 metri.
1.8.2.78		Verificare prima della partenza che le dotazioni di sicurezza di un'unità da diporto siano efficienti, è un compito di chi?
		a) dell'Organismo tecnico notificato o autorizzato al momento di visita a bordo.
		b) dell'Autorità Marittima.
	X	c) del comandante dell'unità.
1.8.2.79		In generale il numero minimo dei componenti l'equipaggio di una qualsiasi unità da diporto (purchè non adibita a noleggio) è stabilito:
	X	a) dal comandante in funzione della navigazione da intraprendere in relazione alle condizioni marine e alla distanza da porti sicuri.
		b) nel certificato di sicurezza per imbarcazioni da diporto.
		c) con ordinanza dell'Autorità marittima competente, trattandosi di navigazione entro 12 miglia.
1.8.2.80		La moto d'acqua può navigare oltre la velocità minima:
		a) oltre 100 metri dalla costa.

	X	b)	oltre 1000 metri dalla costa, 500 metri dalle coste a picco.
		c)	oltre 1 miglio dalla costa.
1.8.2.81			E' obbligatoria la patente per l'uso della moto d'acqua?
		a)	no.
	X	b)	si, sempre.
		c)	solo se la potenza del motore supera i 40,8 CV (30 Kw).
1.8.2.82			Un natante può navigare:
		a)	anche oltre 12 miglia dalla costa, se ha le adeguate dotazioni di sicurezza
		b)	sempre e solo entro 6 miglia dalla costa.
	X	c)	entro 12 miglia dalla costa, se omologato per la navigazione senza alcun limite.
1.8.2.83			Il comandante è responsabile:
	X	a)	della sostituzione dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza che presentino deterioramento o deficienze tali da comprometterne l'efficienza.
		b)	del rilascio del certificato di sicurezza.
		c)	del rilascio della dichiarazione di potenza.
1.8.2.84			La pratica dello sci nautico prevede, altresì, l'utilizzo delle seguenti dotazioni:
		a)	una boetta di segnalazione di colore arancione munita di sagola galleggiante di lunghezza non inferiore a 180 metri.
	X	b)	la cassetta di pronto soccorso ed un salvagente per ciascuno degli sciatori trainati.
		c)	un gavitello di colore arancione munito di apposito dispositivo luminoso lampeggiante di colore blu visibile per tutto l'orizzonte.
1.8.2.85			La pratica dello sci nautico quale dotazione prevede.
		a)	la boetta di segnalazione di colore arancione munita di sagola galleggiante di lunghezza non inferiore a 180 metri.
	X	b)	la cassetta di pronto soccorso ed un salvagente per ciascuno degli sciatori trainati.
		c)	un gavitello di colore arancione munito di apposito dispositivo luminoso lampeggiante di colore blu visibile per tutto l'orizzonte.
1.8.2.86			I conduttori delle unità navali da diporto munite di motore entro bordo e fuoribordo, utilizzate per l'esercizio dello sci nautico:
		a)	possono anche non essere abilitati alla condotta dell'unità anzidette.
	X	b)	devono avere la patente nautica.
		c)	devono essere abilitati alla condotta dell'unità solo nel caso esse siano dotate di motori di potenza superiori a 50 Hp.
1.8.2.87			I conduttori di natanti muniti di motore entro bordo e fuoribordo, utilizzati per l'esercizio dello sci nautico, devono:
	X	a)	assistiti da altra persona imbarcata a bordo di un tender in attività di assistenza.
		b)	essere in possesso della patente per navi da diporto.
		c)	essere sempre assistiti da altra persona esperta nel nuoto.
1.8.2.88			Avuto riguardo alla disciplina dello sci nautico, quale tra queste affermazioni è corretta?
		a)	E' consentito a qualsiasi unità navale a motore seguire altre unità navali trainanti sciatori, purchè distanti oltre i 15 metri dallo sciatore stesso.
	X	b)	E' vietato a qualsiasi unità navale a motore seguire, nella scia o a distanza inferiore a quella di sicurezza, altre unità navali trainanti sciatori oppure attraversarne la scia in velocità a vicinanza tale da poter investire gli sciatori in caso di caduta.
		c)	E' vietato a qualsiasi unità navale a motore superare altre unità navali trainanti sciatori oppure attraversarne la scia a velocità superiore a 15 nodi.
1.8.2.89			Nelle zone di mare antistanti le spiagge, in assenza dei corridoi di lancio, la partenza o il rientro delle unità navali a motore addette al traino di sciatori:
		a)	deve avvenire a velocità non superiore a cinque nodi nell'ultimo tratto dei 200 metri dalla batimetrica di metri 1,60.
		b)	deve avvenire a velocità non superiore a sette nodi nell'ultimo tratto dei 200 metri dalla batimetrica di metri 1,60.

	X	c)	deve avvenire a velocità non superiore a tre nodi nell'ultimo tratto dei 200 metri dalla batimetrica di metri 1,60.
1.8.2.90			L'esercizio dello sci nautico è consentito per ragioni di sicurezza:
	X	a)	esclusivamente nelle ore diurne, con tempo favorevole e mare calmo.
		b)	non oltre 50 metri dalla costa, con tempo favorevole e mare calmo.
		c)	esclusivamente dalle ore 09:00 alle ore 19:00, con tempo favorevole e con stato del mare non superiore a 3.
1.8.2.91			Deve essere in possesso di patente nautica il conduttore di un'unità da diporto nell'esercizio dello sci nautico?
	X	a)	sì.
		b)	dipende dalla lunghezza dell'unità e dalla potenza del motore.
		c)	no.
1.8.2.92			Per l'esercizio dello sci nautico, oltre al conduttore, quante persone devono trovarsi a bordo:
		a)	una, esperta nello sci nautico.
	X	b)	una, esperta nel nuoto.
		c)	nessun altro.
1.8.2.93			In quale fascia di mare è possibile praticare lo sci nautico?
		a)	oltre 100 metri dalla batimetrica di 1,60 metri, salvo diverse disposizioni dell'Autorità marittima.
	X	b)	oltre 200 metri dalla spiaggia, misurati dalla batimetrica di 1,60 metri, salvo diverse disposizioni dell'Autorità marittima.
		c)	entro un miglio dalla costa.
1.8.2.94			Lo sci nautico è praticabile:
	X	a)	in ore diurne, con tempo favorevole e mare calmo.
		b)	sempre.
		c)	anche in ore notturne se si dispone di un proiettore omologato.
1.8.2.95			La distanza minima tra lo sciatore nautico e il mezzo trainante è di:
		a)	18 metri.
	X	b)	12 metri.
		c)	14 metri.
1.8.2.96			L'unità con la quale viene praticato lo sci nautico:
		a)	deve essere un'unità omologata CE.
		b)	deve essere un'unità immatricolata.
	X	c)	può essere qualsiasi tipo di unità da diporto.
1.8.2.97			In caso di sci nautico svolto con natante da diporto, il conduttore deve possedere:
		a)	il brevetto di salvamento.
		b)	il brevetto di nuoto e voga.
	X	c)	la patente nautica.
1.8.2.98			Dove devono avvenire partenza e recupero dello sciatore nautico?
		a)	esclusivamente servendosi dei corridoi di lancio.
	X	b)	soltanto in acque libere da bagnanti e da imbarcazioni, se non vietato dalle ordinanze locali, ovvero entro gli appositi corridoi di lancio.
		c)	ovunque purché con cautela al fine di prevenire situazioni di pericolo.
1.8.2.99			L'unità trainante lo sciatore nautico deve essere munita di:
	X	a)	cassetta di pronto soccorso, gancio di traino e specchietto retrovisore.
		b)	mezzi che consentano una facile risalita a bordo.
		c)	dispositivi supplementari per il segnalamento acustico.
1.8.2.100			In linea generale, qual è la distanza minima per fare sci nautico dalle coste cadenti a picco sul mare?
	X	a)	100 metri.
		b)	200 metri.

		c) 400 metri.
1.8.2.101		Chi riconosce l'idoneità del gancio di traino e dello specchietto retrovisore ai fini della pratica dello sci nautico?
		a) Ente tecnico autorizzato.
		b) la Motorizzazione civile.
	X	c) la Capitaneria di porto.
1.8.2.102		Nelle zone di mare antistanti le spiagge, in assenza di corridoi di lancio e fermo restando quanto prescritto dall'ordinanza dell'Autorità marittima, la partenza ed il rientro dell'unità trainante lo sciatore nautico:
		a) durante la stagione balneare è possibile solo davanti a coste cadenti a picco sul mare, in assenza di balneazione.
	X	b) avviene con rotta normale alla linea di costa ed a velocità non superiore a 3 nodi.
		c) non è possibile in alcun caso.
1.8.2.103		Per ogni sciatore trainato, deve essere presente a bordo dell'unità trainante:
	X	a) 1 salvagente a portata di mano.
		b) 1 boetta fumogena.
		c) 1 dispositivo sonoro.
1.8.2.104		Per poter effettuare lo sci nautico, il motore dell'unità trainante lo sciatore nautico deve essere:
		a) del tipo entrofuoribordo.
		b) di potenza necessaria per trainare lo sciatore.
	X	c) dotato di invertitore di marcia e di dispositivo per la messa in folle.
1.8.2.105		Per effettuare lo sci nautico, quale dotazione, non prevista dall'Allegato V al DM 146/2008, per navigare entro 12 miglia dalla costa, si deve aggiungere a bordo?
		a) un fuoco a mano a luce rossa.
		b) un binocolo.
	X	c) una cassetta di pronto soccorso.
1.8.2.106		Per effettuare lo sci nautico il conducente osserva lo sciatore tramite uno specchio retrovisore:
	X	a) convesso.
		b) piatto.
		c) concavo.
1.8.2.107		Quanti sciatori possono essere trainati contemporaneamente dalla medesima unità da diporto?
		a) tre.
	X	b) due.
		c) uno.
1.8.2.108		La distanza laterale tra un battello trainante uno sciatore e gli altri natanti deve essere:
		a) almeno pari alla lunghezza del cavo di traino + ulteriori metri 10 fissi.
		b) almeno 1,5 volte la lunghezza del cavo di traino.
	X	c) superiore alla lunghezza del cavo di traino.
1.8.2.109		In barca ci sono due persone quando una di queste decide che vuole praticare sci nautico. È possibile?
		a) solo se chi conduce sia titolare di patente nautica.
	X	b) no.
		c) sì.
1.8.2.110		La pesca non professionale effettuata con il fucile subacqueo può essere consentita a coloro che hanno compiuto:
		a) 15 anni.
	X	b) 17 anni.
		c) 14 anni solo con il consenso dei genitori.

1.8.2.111		L'esercizio della pesca subacquea sportiva è consentito:
	X	a) soltanto in apnea senza l'uso di apparecchi ausiliari di respirazione.
		b) soltanto fino ad una profondità di metri tre.
		c) soltanto entro 50 metri della costa.
1.8.2.112		Durante l'esercizio della pesca sportiva subacquea:
		a) è consentito esclusivamente l'utilizzo di fonti luminose alogene.
	X	b) è vietato l'utilizzo delle fonti luminose a eccezione della torcia.
		c) non è consentito l'utilizzo di alcuna fonte luminosa, compresa la torcia.
1.8.2.113		L'esercizio della pesca subacquea è vietato
		a) è vietato dal sorgere del sole al tramonto.
	X	b) è vietato dal tramonto al sorgere del sole.
		c) è vietato dalle ore 08:00 alle ore 18:00.
1.8.2.114		Se il subacqueo è accompagnato da un mezzo nautico di appoggio, la prescritta bandiera rossa con striscia diagonale bianca:
	X	a) deve essere issata sul mezzo stesso.
		b) la prescritta bandiera rossa può anche non essere issata.
		c) la prescritta bandiera rossa può essere custodita nel gavone di prora.
1.8.2.115		Il subacqueo in immersione ha l'obbligo di segnalarsi con un galleggiante recante:
		a) una bandiera a scacchi rossa e bianca, visibile ad una distanza non superiore a 300 metri.
		b) una bandiera bianca con striscia diagonale rossa, visibile ad una distanza non inferiore a 30 metri.
	X	c) una bandiera rossa con striscia diagonale bianca, visibile ad una distanza non inferiore a 300 metri.
1.8.2.116		Avuto riguardo alla disciplina della pesca subacquea, quale tra queste affermazioni è corretta?
	X	a) è vietato tenere il fucile subacqueo in posizione di armamento se non in immersione.
		b) il subacqueo ha la facoltà di decidere quando tenere armato il fucile subacqueo prima dell'immersione.
		c) è consentito tenere il fucile subacqueo in posizione di armamento anche se non in immersione.
1.8.2.117		L'esercizio della pesca subacquea è:
	X	a) vietato a distanza inferiore a 100 metri dalle navi ancorate fuori dai porti.
		b) consentito entro i 100 metri dalle navi ancorate fuori dai porti.
		c) consentito a distanza inferiore a 50 metri dalle navi ancorate fuori dai porti.
1.8.2.118		L'esercizio della pesca subacquea è:
		a) consentito a distanza inferiore a 50 metri dagli impianti fissi da pesca e dalle reti da posta.
	X	b) vietato a distanza inferiore a 100 metri dagli impianti fissi da pesca e dalle reti da posta.
		c) consentito entro i 100 metri dagli impianti fissi da pesca e dalle reti da posta.
1.8.2.119		Avuto riguardo alla disciplina della pesca sportiva, quale tra queste affermazioni è corretta?
		a) può essere esercitata mediante l'utilizzo di unità navali da diporto di lunghezza superiore ai 15 metri.
	X	b) viene esercitata mediante l'utilizzo di unità da diporto solo a scopo ricreativo o agonistico.
		c) viene esercitata esclusivamente mediante l'utilizzo di unità da diporto iscritte nei registri.
1.8.2.120		La pesca sportiva è l'attività esercitata:
	X	a) a scopo ricreativo o agonistico. Sono vietati, sotto qualsiasi forma, la vendita ed il commercio dei prodotti di tale tipo di pesca.

		b)	a scopo ricreativo e propedeutico alla successiva vendita e commercio dei prodotti catturati.
		c)	scopo ricreativo o agonistico. Sono consentiti la vendita ed il commercio dei prodotti di tale tipo di pesca solo per quantitativi inferiori, per ciascuna specie, a 5 Kg.
1.8.2.121			Le lenze fisse consentite nell'ambito della pesca sportiva sono :
		a)	solo i bolentini a tre ami.
	X	b)	canne a non più di tre ami, lenze morte, bolentini, correntine a non più di sei ami e lenze per cefalopodi.
		c)	solo le canne a non più di 10 ami.
1.8.2.122			Le manifestazioni e le gare di pesca sportiva sono subordinate:
		a)	all'approvazione dell'autorità comunale che emana un'apposita autorizzazione.
	X	b)	all'approvazione del Capo del Compartimento marittimo che emana un'apposita ordinanza.
		c)	all'approvazione dell'autorità prefettizia che emana un'apposita autorizzazione.
1.8.2.123			Il pescatore sportivo giornalmente non può catturare:
	X	a)	pesci, molluschi e crostacei in quantità superiore a 5 kg complessivi salvo il caso di pesce singolo di peso superiore e non può catturare giornalmente più di un esemplare di cernia.
		b)	pesci, molluschi e crostacei in quantità superiore a 8 kg complessivi salvo il caso di pesce singolo di peso superiore e non può catturare giornalmente più di due esemplari di cernia.
		c)	molluschi e crostacei in quantità superiore a 10 kg.
1.8.2.124			Gli apparecchi di respirazione (bombole) possono essere utilizzate per la pesca subacquea?
	X	a)	assolutamente no.
		b)	si, ma solo da novembre a febbraio.
		c)	si.
1.8.2.125			La commercializzazione del tonno rosso catturato in qualità di pescatore sportivo:
		a)	E' consentita.
		b)	E' possibile a seguito di comunicazione alla Capitaneria.
	X	c)	E' vietata.
1.8.2.126			Qual è il limite di esemplari di tonno rosso che possono essere pescati e detenuti a bordo?
		a)	non ci sono limiti per la pesca sportiva.
		b)	2
	X	c)	1
1.8.2.127			Nel caso di avaria o incidente occorso alla propria unità, da cui possa derivare uno sversamento di idrocarburi, il comandante deve:
		a)	informare senza indugio le unità navali presenti nelle vicinanze.
	X	b)	informare senza indugio l'autorità marittima più vicina al luogo del sinistro.
		c)	informare senza indugio l'autorità comunale più vicina al luogo del sinistro.
1.8.2.128			Chiunque navighi a motore all'interno di un'area marina protetta non adeguatamente segnalata dalle previste boe perimetrali, non essendo a conoscenza dei vincoli relativi al tale area è.
		a)	soggetto ad ammonizione.
		b)	soggetto ad una sanzione penale.
	X	c)	soggetto a una sanzione amministrativa.
1.8.2.129			Quali sono le autorità preposte alla sorveglianza delle aree marine protette?
		a)	gli ispettorati portuali e le agenzie del demanio.
		b)	le autorità doganali nonché quelle prefettizie.
	X	c)	le Capitanerie di porto, nonché le polizie degli enti locali delegati nella gestione delle medesime aree protette.

1.8.2.130			Gli enti gestori delle Aree marine protette possono, nelle zone "B" (di riserva generale) o "C" (di riserva parziale) di una Area marina protetta: istituire:
	X	a)	istituire, nelle zone "B" (di riserva generale) o "C" (di riserva parziale), campi boa e campi di ormeggio attrezzati, anche con l'impiego di tecnologie informatiche e telematiche.
		b)	istituire, nelle zone "A", gare di pesca.
		c)	istituire, nelle zone "A", gare di motonautica.
1.8.2.131			Nell'ambito dei campi boa e dei campi di ormeggio delle Aree marine protette:
	X	a)	una quota pari al 15% degli ormeggi è riservata alle unità a vela.
		b)	una quota pari al 15% degli ormeggi è riservata alle unità da pesca.
		c)	una quota pari al 15% degli ormeggi è riservata alle navi da diporto a propulsione ibrida.
1.8.2.132			Generalmente, in zona A delle Aree Marine Protette la navigazione:
	X	a)	non è consentita.
		b)	è consentita solo previa comunicazione all'Autorità marittima.
		c)	è consentita.
1.8.2.133			Generalmente, in zona B delle Aree Marine Protette la navigazione:
		a)	è sempre consentita.
		b)	non è mai consentita.
	X	c)	è disciplinata dal decreto istitutivo e dal regolamento di gestione.
1.8.2.134			La dispersione in mare di 5 chili di olio usato (quantità tipo di un motore da 115 HP fuoribordo):
	X	a)	è assolutamente vietata ed è capace di inquinare una superficie grande una volta e mezzo un campo da calcio.
		b)	è possibile solo in alto mare, oltre le 12 miglia dalla costa.
		c)	è possibile solo in alto mare, oltre le 12 miglia dalla costa, su autorizzazione dell'Autorità marittima.
1.8.2.135			I segnali di soccorso scaduti (razzi-fuochi a mano-boette fumogene):
	X	a)	devono essere conferiti al rivenditore nel momento della loro sostituzione.
		b)	è consentito spararli per esercitazione.
		c)	è consentito utilizzarli per uso privato, ma solo in occasione del Capodanno.
1.8.2.136			In generale, le aree marine protette sono:
		a)	disciplinate con norme che riguardano la pesca, ma non la navigazione e l'ancoraggio.
	X	b)	suddivise in tre zone di tutela denominate A-B-C, alcune hanno una ulteriore zona D.
		c)	completamente interdette alla navigazione.
1.8.2.137			Le zone in cui è suddivisa un'Area Marina Protetta sono:
		a)	disciplinate dal posizionamento di boe.
	X	b)	delimitate da coordinate geografiche e riportate nella cartografia allegata al Decreto istitutivo pubblicato in Gazzetta Ufficiale.
		c)	individuate dall'Ordinanza balneare della Capitaneria di porto.
1.8.2.138			Generalmente, in zona A delle Aree Marine Protette l'ancoraggio:
		a)	è consentito solo previa comunicazione all'Autorità marittima.
		b)	è consentita.
	X	c)	non è consentita.
1.8.2.139			L'interruzione immediata e definitiva delle catture di tonno rosso a scopo sportivo-ricreativo:
		a)	è fissata ciascun anno per il successivo dalle Capitanerie di porto competenti
	X	b)	è stabilita con decreto del Ministero competente al raggiungimento della quota di pesca assegnata all'Italia.
		c)	non è prevista, poiché vi sono delle quote assegnate.

1.8.2.140		Nelle aree marine protette in zona B (riserva generale):
		a) sono vietate le immersioni subacquee.
	X	b) è consentita la navigazione a remi e a vela.
		c) vige il divieto di accesso per qualsiasi tipo di unità.
1.8.2.141		I contenitori di plastica abbandonata in mare:
	X	a) perdurano anche fino a 450 anni.
		b) perdurano anche per 10 anni.
		c) perdurano anche per 5 anni.
1.8.2.142		Nelle aree marine protette dove l'ormeggio è regolamentato tramite campi boe:
		a) nei campi boe l'ancoraggio è consentito dall'alba al tramonto.
		b) nei campi boe l'ancoraggio è consentito solo se c'è sufficiente spazio di manovra.
	X	c) nei campi boe l'ancoraggio non è mai consentito.

QUESITI VELA

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

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 multiscafo 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 andatura 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 settore di bordeggio 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 lato sottovento , la superficie sopravvento della vela che è sottoposta a una depressione.
59	V	Il centro velico è il punto di applicazione della risultante delle forze dovute all'azione del vento sulle vele.
60	F	E' il centro velico è il punto di applicazione delle forze idrodinamiche sullo scafo dovuta allo scarroccio.
61	F	Il centro di deriva è il centro dello scafo a vela di piccole dimensioni.
62	V	Il centro di deriva è il punto di applicazione della resistenza laterale che si oppone alle forze idrodinamiche esercitate sull'opera viva.
63	F	Il centro velico e il centro di deriva 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 sopravento , il lato dell'unità ubicato al di sotto del punto di applicazione del vento apparente.
69	V	Si intende sottovento , 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 grasso della vela si intende la parte della vela più prossima alla tensione della drizza.
72	V	Il piano velico 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 portanza si intende il peso complessivo di tutte le attrezzature veliche imbarcate su un'unità a vela.
74	V	Lo svergolamento 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 strambata .
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 scuffia 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 lascando 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 lasciando 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 tendenza poggiera dell'unità a vela è utile spostare i pesi verso prua.
89	F	Per contrastare la tendenza orziera 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	Lasciare 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 cunningham (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 armamenti frazionati , le sartie volanti servono a sostenere l'albero, controbilanciando lo sforzo trasmesso dalle vele allo strallo.
101	V	Negli armamenti frazionati con crocette acquarterate verso poppa e paterazzo, le sartie volanti possono dare supporto all'albero ma non sono strutturali.
102	V	Si intende per unità attrezzata con armo frazionato 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 crocette garantiscono un'adeguato punto di forza e ritenuta delle scotte sul piano di coperta.
105	V	Le crocette 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' avvolgifiocco è una particolare galloccia dove viene avvolta la scotta sottovento del fiocco.
108	F	La balumina è il lato più corto della randa, che si introduce all'interno della canaletta del boma.
109	V	La ralinga 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 randa rappresenta la vela principale di un'unità a vela, ubicata a poppavia dell'albero, e di forma triangolare.
116	F	Il genoa o genova rappresenta una particolare tipologia di vela prodiera avente una superficie ridotta utilizzata in caso di condizioni meteo marine avverse.
117	F	Il genoa o genova è la vela prodiera avente una superficie che non si sovrappone a quella della randa.

118	V	Generalmente il genoa (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 fiocco è la vela prodiera avente una superficie che non si sovrappone a quella della randa.	
120	F	Lo spinnaker rappresenta la vela principale, utilizzata in particolar modo nelle andature di bolina al fine di dare maggiore potenza e superficie velica.	
121	V	Il gennaker è una vela asimmetrica adatta alle andature comprese tra il traverso e il lasco (60°-120° dal vento).	
122	V	Il code 0 è una vela asimmetrica adatta alle andature con poco vento comprese tra la bolina larga e il traverso.	
123	F	Il code 0 è una vela inferita.	
124	V	Lo sloop 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 cutter è l'armo caratterizzato dalla presenza di un solo albero, armato con due fiocchi contemporaneamente.	
126	V	Il ketch è quell'armo caratterizzato dalla presenza dell'albero di mezzana a proravia dell'asse del timone.	
127	F	Tra le manovre fisse vi sono drizze e scotte.	
128	F	Tra le manovre correnti vi sono stralli e sartie.	
129	V	Il paranco di scotta 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 cunningham assolve la funzione di porre in tensione la parte prodiera bassa della randa, mediante un paranco verticale.	
133	F	Il tangone è il pennone sul quale è fissata la base della randa.	
134	F	Il winch 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 grilli assumono la funzione di ridurre o sforzo di trazione sui cavi.	
139	F	Il carrello di randa (o trasto) è il congegno sul quale vengono date volta e bloccate le scotte della randa.	
140	F	La galloccia è il dispositivo con cui si fissano le draglie.	
141	V	La landa è il cavallotto o la piastra collocata in coperta utilizzata per fissare le sartie e gli stralli.	
142	F	Il golfare è il carrello del boma dove si innesta la randa.	
143	F	La varea del tangone è l'anello di attacco del mantiglio.	
144	V	La trozza 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 dacron 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 stecche poste sulla randa è quella di garantire l'ottimale indicazione della direzione del vento sulla vela.	
151	V	I garrocci 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 paterazzo è di regolare il vang.	
153	V	Cazzando il paterazzo si determina un rilevante smagrimento della parte centrale della randa.	

154	F	La gassa d'amante è un nodo che tende a sciogliersi facilmente.
155	F	La gassa d'amante si usa per accorciare una cima.
156	F	E' opportuno utilizzare il nodo piano per unire due cavi aventi diverso diametro.
157	V	La funzione di un nodo savoia è impedire che l'estremità di un cavo si sfilì da un passacavo.
158	V	Il nodo parlato è utile per fissare i parabordi alle draglie.
159	V	Il nodo margherita si usa per accorciare una cima.
160	F	Per lazy jack si intende una particolare drizza utilizzata per issare le vele in condizioni di emergenza.
161	V	Per lazy jack si intende il sistema di sagole che aiuta a raccogliere la randa in fase di ammainata.
162	V	Il feeder 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 tesabase 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 braccio si intende il cavo utilizzato per manovrare e, quindi, regolare la mura dello spinnaker.
166	F	Il matafone è un fiocco di rispetto utilizzato in condizioni meteo marine avverse.
167	V	Per impiombatura 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 borosa si intende la parte terminale superiore dello strallo cavo che lo collega all'albero.
169	V	Le sartie , sono i cavi generalmente in acciaio (ma anche in fibre tessili particolarmente tenaci), che sostengono l'albero.
170	F	Il tornichetto è un congegno utilizzato per unire due cime di diverso materiale.
171	V	Il vang 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' avvolgiranda 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 manovre correnti sono quelle che servono a manovrare le vele, come le scotte, drizze, wang, tesa base ecc.
176	F	Un winch self-tailing è un verricello elettronico comandato dalla timoneria per il quale non è necessario l'uso della maniglia.
177	V	Stralli e sartie 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 grillo della penna 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 calza è una sorta di tubo di tela con il quale si raccoglie lo spinnaker o il gennaker prima di ammainarlo.
181	F	Con il fiocco autovirante è necessario cazzare la scotta in virata.
182	V	Con il fiocco autovirante la scotta è generalmente rinviata a una puleggia sull'albero.
183	V	Con il genoa avvolgibile ridotto oltre il 30% della superficie si ha una sensibile riduzione di efficienza del profilo.
184	V	L' avvolgifiocco è il moderno sistema che consente di ridurre la vela di prua senza ammainarla.
185	F	Lo stopper è la manovra con cui si fissa il boma in posizione di riposo.
186	V	Lo stopper 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' abbattuta 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 virata è la manovra per evitare un ostacolo.
197	F	La virata è la manovra usata per raggiungere una meta navigando con il vento in fil di ruota.

198	F	L' abbattuta si esegue quando la barca è alla massima velocità e naviga con andatura al traverso o di bolina.
199	F	Per armare la randa : 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 strallo cavo offre il vantaggio di abbassare il centro velico del fiocco.
210	V	La doppia canaletta di uno strallo cavo serve per facilitare la sostituzione di una vela di prua.
211	F	Issare la tormentina 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 planata 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 poggiare si intende variare la prua dell'unità allontanando la prua della stessa rispetto alla direzione di provenienza del vento.
224	F	Per orzare 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 sventare si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la poppa al vento.
226	V	La virata e l' abbattuta sono le manovre fondamentali per cambiare mure.
227	F	La virata è la manovra mediante la quale l'unità a vela si appresta ad ammainare lo spinnaker.
228	V	Per poggiare 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	Strambata e abbattuta sono la stessa cosa.
250	V	La strambata 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	Lascare la randa agevola la poggia.

QUESITI
PROBLEMI CARTEGGIO
ENTRO 12 MIGLIA
CON SOLUZIONI

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

**ESERCIZI SU
RAGIONAMENTO SPAZIO-TEMPO-VELOCITÀ,
AUTONOMIA DI NAVIGAZIONE E CONSUMI DI CARBURANTE,
LETTURA DELLE COORDINATE GEOGRAFICHE**

*(su carta nautica n. 5/D - edita dall'IIMM - dal Canale di Piombino
al Promontorio Argentario e Scoglio Africa - scala 1/100.000)*

SETTORE NORD OVEST ORIZZONTALE

1.	<p>Partenza alle ore 09:00 da Capo di S. Andrea (Nord Isola d'Elba) diretti a Capo d'Enfola con velocità 5.5 nodi, considerando che il consumo orario del motore è pari a 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 5.2 ÷ 5.8 ETA 09:57÷10:03 - consumo 12.3÷13.7 lt. Partenza Lat.42°(48'.2÷48'.8) N long.010°(08'.1÷08'.7) E Arrivo lat.42°(49'.4÷50'.0) N long.010°(15.4÷16'.0) E</p>
2.	<p>Partenza da Capo di Poro (Sud Isola d'Elba) alle ore 11:00 diretti a Punta Morcone (Elba). La nostra velocità è di 5.7 nodi ed il consumo del motore è pari a 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 5.4÷6.0 ETA 11:57÷12:03 - consumo 12.3÷13.7 lt. Partenza lat. 42°(43'.3÷43'.9) N long.010°(13.'8÷14'.4) E Arrivo lat.42°(43'.6÷44'.2) N long.010°(21.'7÷22'.3) E</p>
3.	<p>Partenza da Isola Corbelli (Sud Isola d'Elba) alle ore 16:00 con una rotta per Capo di Poro. Tenendo conto che la nostra velocità è pari a 5.5 nodi, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza: 5.2÷5.8 M ETA 16:57÷17:03 - consumo 12.3÷13.7 lt. Partenza lat.42°(42'.5÷43'.1) N long.010°(21'.4÷22'.0) E Arrivo lat. 42°(43'.3÷43'.9) N long.010°(13.'8÷14'.4) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

4.	<p>Partenza da Punta di Fetovaia (Isola d'Elba) alle ore 08:00 diretti a Isola Corbelli con velocità di 6 nodi, sapendo che il consumo orario del motore è di 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza: 8.7÷9.3 M ETA 09:27÷09:33 - consumo 18.85÷20.15 lt. Partenza Lat.42°(43'.2÷43'.8) N long.010°(09'.2÷09'.8) E Arrivo lat.42°(42'.5÷43'.1) N long.010°(21'.4÷22'.0) E</p>
5.	<p>Partenza da Marina di Campo (Sud Isola d'Elba) alle ore 08:00 con una rotta per Isola Corbelli dove bisogna arrivare alle ore 09:00 sapendo che il consumo orario del motore è di 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 5.4÷6.0 M Velocità 5.4÷6.0 n - consumo 13 lt. Partenza 42°(44'.1÷44'.7) N long.010°(13'.9÷14'.5) E Arrivo lat.42°(42'.5÷43'.1) N long.010°(21'.4÷22'.0) E</p>
6.	<p>Partenza alle ore 10:00 da Marciana Marina (fanale) diretti a Capo d'Enfola dove si vuole arrivare alle ore 10:30, sapendo che il motore ha un consumo orario di 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 2.9÷3.5 M Velocità 5.8÷7.0 n - consumo 6.5 lt. Partenza 42° (48'.2÷48'.8) N long.010°(11'.5÷12'.1) E Arrivo lat.42°(49'.4÷50'.0) N long.010°(15'.4÷16'.0) E</p>
7.	<p>Partenza da Capo di Fonza (Sud Elba) alle ore 10:00 con una rotta per raggiungere Isola Corbelli alle ore 10:30, considerando che il consumo orario del motore è di 20 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 3.3÷3.9 M Velocità 6.4÷7.6 n - consumo 13 lt. Partenza lat.42°(43'.8÷44'.4) N long.010°(16'.9÷17'.5) E Arrivo lat.42°(42'.5÷43'.1) N long.010°(21'.4÷22'.0) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

8.	<p>Partenza da Marina di Campo (Sud Isola d'Elba) alle ore 08:00 con una rotta per Isola Corbelli. Tenendo conto che la nostra velocità è pari a 5.7 nodi, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 5.4÷6.0 M ETA 08:57÷09:03 - consumo 12.3÷13.7 lt. Partenza 42°(44'.1÷44'.7) N long.010°(13'.9÷14'.5) E Arrivo lat.42°(42'.5÷43'.1) N long.010°(21'.4÷22'.0) E</p>
9.	<p>Partenza da Capo di Poro (Sud Isola d'Elba) alle ore 11:00 con una rotta per raggiungere Punta di Fetovaia dopo 1 ora di navigazione, considerando che il consumo orario del motore è di 20 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza: 3.2÷3.8 M Velocità 3.2÷3.8 n - consumo 26 lt. Partenza lat. 42°(43'.3÷43'.9) N long.010°(13'.8÷14'.4) E Arrivo Lat.42°(43'.2÷43'.8) N long.010°(09'.2÷09'.8) E</p>
10.	<p>Partenza da Scoglietto (Nord Elba) alle ore 09:00 con una rotta per raggiungere Capo d'Enfola, dove dobbiamo arrivare alle ore 09:30, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 2.7÷3.3 M Velocità 5.4÷6.6 n - consumo 6.5 lt. Partenza: lat.42°(49'.4÷50'.0) N long.010°(19'.5÷20'.1) E Arrivo lat.42°(49'.5÷50'.1) N long.010°(15'.5÷16'.1) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

11.	<p>Partenza da Isola Corbella (Sud Isola d'Elba) alle ore 10:00 diretti a Capo di Poro che si vuole raggiungere in mezz'ora, sapendo che il motore ha un consumo orario di 20 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza: 3.3÷3.9 M Velocità 6.6÷7.8 n - consumo 13 lt. Partenza lat.42°(43'.7÷44'.3) N long.010°(18'.9÷19'.5) E Arrivo lat. 42°(43'.3÷43'.9) N long.010°(13'.8÷14'.4) E</p>
12.	<p>Partenza da Punta Morcone (Sud Isola d'Elba) alle ore 10:00 diretti a Capo di Poro. Tenendo conto che la nostra velocità è pari a 11.4 nodi, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 20 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 5.4÷6.0 M ETA 10:28÷10:32 - consumo 12.3÷13.7 lt. Partenza lat.42°(43'.6÷44'.2) N long.010°(21'.7÷22'.3) E Arrivo lat. 42°(43'.3÷43'.9) N long.010°(13'.8÷14'.4) E</p>
13.	<p>Partenza alle ore 10:00 da Punta di Fetovaia (Sud Elba) con una rotta per Isola Corbelli. Tenendo conto che la nostra velocità è pari a 18 nodi, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 20 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 8.7÷9.3 M ETA 10:29÷10:31 - consumo 12.6÷13.4 lt. Partenza Lat.42°(43'.2÷43'.8) N long.010°(09'.2÷09'.8) E Arrivo lat.42°(42'.5÷43'.1) N long.010°(21'.4÷22'.0) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

14.	<p>Partenza da Capo di Fonza (Sud Elba) alle ore 10:00 con una rotta per Isola Corbelli. Tenendo conto che la nostra velocità è pari a 7 nodi, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 20 l/h, determinare :</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 3.2÷3.8 M ETA 10:27÷10:33 - consumo 11.9÷14.1 lt. Partenza lat.42°(43'.8÷44'.4) N long.010°(16'.9÷17'.5) E Arrivo lat.42°(42'.5÷43'.1) N long.010°(21'.4÷22'.0) E</p>
15.	<p>Partenza da Capo di Poro (Sud Elba) alle ore 11:00 con una rotta per raggiungere Punta di Fetovaia dopo 1 ora di navigazione, considerando che il consumo orario del nostro motore è di 20 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza: 3.2÷3.8 M Velocità 3.2÷3.8 n - consumo 26 lt. Partenza lat. 42°(43'.3÷43'.9) N long.010°(13'.8÷14'.4) E Arrivo Lat.42°(43'.2÷43'.8) N long.010°(09'.2÷09'.8) E</p>
16.	<p>Partenza alle ore 10:00 da Punta di Fetovaia (Sud Elba) con una rotta per Isola Corbelli da raggiungere in mezz'ora di navigazione, considerando che il consumo orario del nostro motore è di 20 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza: 8.7÷9.3 M Velocità 17.4÷18.6 n - consumo 13 lt. Partenza Lat.42°(43'.2÷43'.8) N long.010°(09'.2÷09'.8) E Arrivo lat.42°(42'.5÷43'.1) N long.010°(21'.4÷22'.0) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili**SETTORE NORD OVEST VERTICALE**

1.	<p>Partenza alle ore 10:00 da Punta del Marchese (Isola Pianosa) diretti a Punta le Tombe (Isola d'Elba). Tenendo conto che la nostra velocità è di 7.2 nodi, sapendo che il consumo orario del nostro motore è pari a 15 l/h, determinare :</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.9÷7.5 M ETA 10:57÷11:03 - consumo 18.7÷20.3 lt. Partenza lat.42°(36'.8÷37'.4) N long.010°(04'.5÷05'.1) E Arrivo lat. 42°(43'.6÷44'.2) N long.010°(07'.9÷08'.5) E</p>
2.	<p>Partenza da Punta Nera (Isola d'Elba) alle ore 09:00 diretti a Punta del Marchese (Isola Pianosa) da raggiungere alle ore 10:00, considerando che il consumo orario del motore è di 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza: 8.5÷9.1 M Velocità 8.5÷9.1 n - consumo 13 lt. Partenza lat.42°(45'.6÷46'.2) N long.010°(05'.9÷06'.5) E Arrivo lat.42°(36'.8÷37'.4) N long.010°(04'.5÷05'.1) E</p>
3.	<p>Partenza da Punta del Marchese (Isola Pianosa) alle ore 10:00 diretti a Punta della Testa (Isola d'Elba) con velocità 8.1 nodi, considerando che il consumo orario del nostro motore è di 15 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza. 7.8÷8.4 M ETA 10:58÷11:02 - consumo 18.7÷20.2 lt. Partenza lat.42°(36'.8÷37'.4) N long.010°(04'.5÷05'.1) E Arrivo lat.42°(44'.8÷45'.4) N long.010°(06'.6÷07'.2) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

4.	<p>Partenza da Punta di Fetovaia (Isola d'Elba) alle ore 08:00 con una rotta per Punta del Grottone (Isola Pianosa) navigando con una velocità pari a 4.8 nodi, sapendo che il motore ha un consumo orario di 20 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.9÷7.5 M ETA 09:26÷09:34 - consumo 37.4÷40.6 lt. Partenza Lat.42°(43'.2÷43'.8) N long.010°(09'.2÷09'.8) E Arrivo Lat.42°(36'.6÷37'.2) N long.010°(05'.2÷05'.8) E</p>
5.	<p>Si parte alle ore 10:00 da Punta del Grottone (Isola di Pianosa) diretti a Punta di Fetovaia con velocità 14.4 nodi, sapendo che il nostro motore ha un consumo medio pari a 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.9÷7.5 M ETA 10:29÷10:31 - consumo 6.2÷6.8 lt. Partenza Lat.42°(36'.6÷37'.2) N long.010°(05'.2÷05'.8) E Arrivo Lat.42°(43'.2÷43'.8) N long.010°(09'.2÷09'.8) E</p>
6.	<p>Partenza da Capo S. Andrea (Nord Isola d'Elba) alle ore 12:00 con una rotta per raggiungere Punta del Nasuto alle ore 12:30 e sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 1.7÷2.3 M. Velocità 3.4÷4.6 n - consumo 6.5 lt. Partenza Lat.42°(48'.2÷48'.8) N long.010°(08'.1÷08'.7) E Arrivo lat.42°(48'.4÷49'.0) N long.010°(10'.9÷11'.5) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

7.	<p>Partenza da Punta Nera (Ovest Elba) alle ore 08:00 con una rotta per raggiungere Punta del Marchese (Isola Pianosa). Tenendo conto che la nostra velocità è di 8.8 nodi, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 20 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 8.5÷9.1 M ETA 08:58÷09:02 – consumo 25.1÷26.9 lt. Partenza lat.42°(45'.6÷46'.2) N long.010°(05'.9÷06'.5) E Arrivo lat.42°(36'.8÷37'.4) N long.010°(04'.5÷05'.1) E</p>
8.	<p>Partenza da Scoglio Forano (Isola Pianosa) alle ore 07:00 diretti a Punta di Fetovaia (Isola d'Elba), dove si deve arrivare alle ore 08:00, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.9÷7.5 M. Velocità 6.9÷7.5 n - consumo 13 lt. Partenza lat.42°(36'.7÷37'.3) N long.010°(04'.9÷05'.5) E Arrivo Lat.42°(43'.2÷43'.8) N long.010°(09'.2÷09'.8) E</p>
9.	<p>Partenza da Punta della Testa (Ovest Elba) alle ore 10:00 diretti a Punta del Grottone (Isola Pianosa). Tenendo conto che la nostra velocità è di 8.3 nodi e che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 8.0÷8.6 M ETA 10:58÷11:02 - consumo 12.5÷13.5 lt. Partenza lat.42°(44'.8÷45'.4) N long.010°(06'.6÷07'.2) E Arrivo Lat.42°(36'.6÷37'.2) N long.010°(05'.2÷05'.8) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

10.	<p>Partenza da Punta del Marchese (Isola Pianosa) alle ore 10:00 con una rotta per Punta le Tombe (Isola d'Elba) che si vuole raggiungere dopo 2 ore di navigazione e sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 15 l/h, determinare :</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.9÷7.5 M. Velocità 3.4÷3.7 n - consumo 39 lt. Partenza lat.42°(36'.8÷37'.4) N long.010°(04'.5÷05'.1) E Arrivo lat. 42°(43'.6÷44'.2) N long.010°(07'.9÷08'.5) E</p>
11.	<p>Partenza da Punta le Tombe (Isola d'Elba) alle ore 08:00 con una rotta per Scoglio Forano (Isola Pianosa) che si vuole raggiungere alle ore 09:30, sapendo che il motore ha un consumo orario di 20 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.9÷7.5 M. Velocità 4.6÷5.0 n - consumo 39 lt. Partenza lat. 42°(43'.6÷44'.2) N long.010°(07'.9÷08'.5) E Arrivo lat.42°(36'.7÷37'.3) N long.010°(04'.9÷05'.5) E</p>
12.	<p>Partenza da Punta del Nasuto (Nord Isola d'Elba) alle ore 09:00 diretti a Capo S. Andrea che si vuole raggiungere alle ore 09:30, sapendo che il motore ha un consumo orario di 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 1.7÷2.3 M. Velocità 3.4÷4.6 n - consumo 6.5 lt. Partenza lat.42°(48'.4÷49'.0) N long.010°(10'.9÷11'.5) E Arrivo Lat.42°(48'.2÷48'.8) N long.010°(08'.1÷08'.7) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

13.	<p>Partenza alle ore 10:00 da Punta del Marchese (Isola Pianosa) con una rotta per raggiungere Punta Nera (Isola d'Elba). Tenendo conto che la nostra velocità è pari a 4.4 nodi, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare :</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 8.5÷9.1 M ETA 11:56÷12:04 - consumo 25.1÷26.9 lt. Partenza lat.42°(45'.6÷46'.2) N long.010°(05'.9÷06'.5) E Arrivo lat.42°(45'.6÷46'.2) N long.010°(05'.9÷06'.5) E</p>
14.	<p>Partenza alle ore 10:00 da Punta del Grottone (Isola Pianosa) con una rotta per Punta di Fetovaia (Elba) da raggiungere alle ore 12:00 e sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 15 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.9÷7.5 M. Velocità 3.4÷3.7 n - consumo 39 lt. partenza Lat.42°(36'.6÷37'.2) N long.010°(05'.2÷05'.8) E Arrivo Lat.42°(43'.2÷43'.8) N long.010°(09'.2÷09'.8) E</p>
15.	<p>Partenza, alle ore 10:00 da Scoglio Forano (Isola Pianosa) con una rotta per Punta di Fetovaia da raggiungere alle ore 10:30 e sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.9÷7.5 M. Velocità 13.8÷15.0 n - consumo 6.5 lt. partenza lat.42°(36'.7÷37'.3) N long.010°(04'.9÷05'.5) E Arrivo Lat.42°(43'.2÷43'.8) N long.010°(09'.2÷09'.8) E</p>



MIMS

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

16.	<p>Partenza da Punta le Tombe (Isola d'Elba) alle ore 09:00 diretti a Punta del Marchese (Isola Pianosa). Tenendo conto che la nostra velocità è pari a 3.6 nodi, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare :</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.9÷7.5 M ETA 10:55÷11:05 - consumo 24.9÷27.1 lt. partenza at.42°(43'.6÷44'.2) N long.010°(07'.9÷08'.5) E arrivo lat.42°(45'.6÷46'.2) N long.010°(05'.9÷06'.5) E</p>
-----	---

SETTORE SUD EST

<p align="center">1.</p>	<p>Partenza alle ore 10:00 da Giglio Porto diretti a Punta Lividonia dove dobbiamo arrivare alle ore 12:00, considerando che il consumo orario del motore è pari a 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 9.4÷10.0 M Velocità 4.6÷4.9 n – consumo 26 lt. Partenza lat. 42°(21'.3÷21'.9) N long.010°(55'.0÷55'.6) E Arrivo lat.42°(26'.5÷27'.1) N long.011°(06'.0÷06'.6) E</p>
<p align="center">2.</p>	<p>Partenza da Punta Lividonia (Promontorio dell'Argentario) alle ore 10:30 diretti a Talamone (Faro). La nostra Velocità è di 6.4 nodi ed il consumo del motore pari a 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.1÷6.7 M ETA 11:27÷11:33 - consumo 12.4÷13.6 lt. Partenza lat.42°(26'.5÷27'.1) N long.011°(06'.0÷06'.6) E Arrivo lat. 42°(32'.8÷33'.4) N long.011°(07'.7÷08'.3) E</p>
<p align="center">3.</p>	<p>Partenza da Talamone (faro) alle ore 08:00 diretti a Formica Piccola (Formiche di Grosseto) dove si deve arrivare alle ore 09:00, considerando che il consumo orario del motore è pari a 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 10.4÷11.0 M Velocità 10.4÷11.0 n - consumo 13 lt. Partenza lat.42°(32'.8÷33'.4) N long.011°(07'.7÷08'.3) E Arrivo lat.42°(33'.4÷34'.0) N long.010°(53'.4÷54'.0) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

4.	<p>Partenza da Giglio Porto alle ore 08:00 diretti a Capo d'Uomo (Argentario) con una velocità di 4 nodi, sapendo che il motore ha un consumo orario di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 7.7÷8.3 M ETA 09:55÷10:05 - consumo 25.0÷27.0 lt. Partenza lat. 42°(21'.3÷21'.9) N long.010°(55'.0÷55'.6) E Arrivo Lat.42°(23.2'÷23'.8) N long.011°(05'.5÷06'.1) E</p>
5.	<p>Partenza da Talamone (faro) alle ore 09:00 diretti a Punta Nera (Nord promontorio Argentario) che si vuole raggiungere alle ore 10:30, sapendo che il consumo orario del motore è di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.5÷7.1 M Velocità 4.3÷4.7 n - consumo 19.5 lt. Partenza lat.42°(32'.8÷33'.4) N long.011°(07'.7÷08'.3) E Arrivo lat.42°(26'.0÷26'.6) N long.011°(07'.7÷08'.3) E</p>
6.	<p>Partenza da Punta di Torre Ciana (Argentario) alle ore 10:00 diretti a Punta Torricella (Isola del Giglio), con velocità di 4 nodi, sapendo che il consumo del motore è di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 9.7÷10.3 M ETA 12:25÷12.35 - consumo 31.5÷33.5 lt. Partenza lat.42°(21'.3÷21'.9) N long.011°(08'.9÷09'.5) E Arrivo Lat.42°(20.0÷20'.6) N long.010°(55'.6÷56'.2) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

7.	<p>Partenza da Talamone (faro) alle ore 09:00 con una rotta per Punta Nera (Nord Argentario). Tenendo conto che la nostra velocità è pari a 3.4 nodi, sapendo che il consumo medio del motore è di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.5÷7.1 M E'ETA 10:55÷11.05 - consumo 24.8÷27.1 lt. Partenza lat.42°(32'.8÷33'.4) N long.011°(07'.7÷08'.3) E Arrivo lat.42°(26'.0÷26'.6) N long.011°(07'.7÷08'.3) E</p>
8.	<p>Partenza da Giglio Porto alle ore 10:00 diretti a Punta Lividonia con velocità 4.8 nodi, considerando che il consumo orario del motore è di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 9.3÷9.9 M E'ETA 11:56÷12:04 - consumo 25.2÷26.8 lt. Partenza lat. 42°(21'.3÷21'.9) N long.010°(55'.0÷55'.6) E Arrivo lat.42°(26'.5÷27'.1) N long.011°(06'.0÷06'.6) E</p>
9.	<p>Partenza da Talamone (faro) alle ore 09:00 diretti a Punta Nera (Nord Argentario) che si vuole raggiungere alle ore 11:00, sapendo che il consumo medio del motore è di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.5÷7.1 M Velocità 3.1÷3.7 n - consumo 26 lt. Partenza lat.42°(32'.8÷33'.4) N long.011°(07'.7÷08'.3) E Arrivo lat.42°(26'.0÷26'.6) N long.011°(07'.7÷08'.3) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

10.	<p>Partenza da Punta di Torre Ciana (Argentario) alle ore 10:00 con una rotta per Punta Torricella (Isola del Giglio), tenendo conto che la velocità della nostra imbarcazione è di 4 nodi e la quantità di carburante necessaria alla navigazione sapendo che il consumo del nostro motore è di 20 l/h, determinare :</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 9.7÷10.3 M ETA 12:25÷12.35 - consumo 63.0÷67.0 lt. Partenza lat.42°(21'.3÷21'.9) N long.011°(08'.9÷09'.5) E Arrivo Lat.42°(20.0÷20'.6) N long.010°(55'.6÷56'.2) E</p>
11.	<p>Partenza da Giglio Porto alle ore 14:00 diretti a Punta Cala Grande, dove bisogna arrivare alle ore 16:00 e sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare:</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 8.2÷8.8 M Velocità 4.1÷4.4 n - consumo 26 lt. Partenza lat. 42°(21'.3÷21'.9) N long.010°(55'.0÷55'.6) E Arrivo lat.42°(25'.5÷26'.1) N long.011°(04'.9÷05'.5) E</p>
12.	<p>Partenza alle ore 09:00 da Punta Lividonia (Nord Argentario) diretti a Talamone (faro). Tenendo conto che la nostra velocità è di 6.5 nodi, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare :</p> <p>quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 6.2÷6.8 M ETA 09:57÷10:03 - consumo 12.4÷13.6 lt. Partenza lat. 42°(26'.5÷27'.1) N long.011°(06'.0÷06'.6) E Arrivo lat.42°(32'.8÷33'.4) N long.011°(07'.7÷08'.3) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

13.	<p>Partenza da Punta del Fenaio (Nord Isola del Giglio) alle ore 18:00 diretti verso l'Isola di Formica Piccola, che bisogna raggiungere alle ore 19:00, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 10.2÷ 10.8 M Velocità 10.2÷10.8 n - consumo 13 lt. Partenza lat.42°(23'.0÷23'.6) N long.010°(52'.5÷53'.1) E Arrivo lat.42°(33'.4÷34'.0) N long.010°(53'.4÷54'.0) E</p>
14.	<p>Partenza da Talamone (faro) alle ore 08:00 con una rotta per raggiungere Formica Piccola. Tenendo conto che la nostra velocità è pari a 10.7 nodi, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare : quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 10.4÷ 11.0 M ETA 08:58÷09:02 - consumo 12.6÷13.4 lt. Partenza lat.42°(32'.8÷33'.4) N long.011°(07'.7÷08'.3) E Arrivo lat.42°(33'.4÷34'.0) N long.010°(53'.4÷54'.0) E</p>
15.	<p>Partenza da Giglio Porto alle ore 08:00 con una rotta per raggiungere Capo d'Uomo (Argentario) da raggiungere alle ore 10:00, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 10 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 7.7÷ 8.3 M Velocità 3.8÷4.2 n - consumo 26 lt. Partenza lat. 42°(21'.3÷21'.9) N long.010°(55'.0÷55'.6) E Arrivo Lat.42°(23'.2÷23'.8) N long.011°(05'.5÷06'.1) E</p>

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

16.	<p>Partenza da Punta di Torre Ciana (Argentario) alle ore 10:00 con una rotta per Punta Torricella (Isola del Giglio) che si vuole raggiungere alle ore 12:30, sapendo che il consumo medio del nostro motore è di 20 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 9.7÷ 10.3 M Velocità 3.8÷4.2 n - consumo 65 lt. partenza lat.42°(21'.3÷21'.9) N long.011°(08'.9÷09'.5) E Arrivo Lat.42°(20'.0÷20'.6) N long.010°(55'.6÷56'.2) E</p>
17.	<p>Partenza da Punta Lividonia (Promontorio Argentario) alle ore 10:00 diretti a Punta del Morto (Isola del Giglio) che si vuole raggiungere dopo 2 ore di navigazione,considerando che il consumo orario del nostro motore è di 15 l/h, determinare: quesito 1: distanza quesito 2 : velocità quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 9.9 ÷ 10.5 M Velocità 4.9÷5.2 n - consumo 39 lt. Partenza lat. 42°(26'.5÷27'.1) N long.011°(06'.0÷06'.6) E Arrivo lat.42°(23'.0÷23'.6) N long.010°(53'.0÷53'.6) E</p>
18.	<p>Partenza da Punta Lividonia (Promontorio Argentario) alle ore 10:00 diretti a Punta del Morto (Isola del Giglio) con velocità 5.1 nodi, considerando che il consumo orario del nostro motore è di 15 l/h, determinare : quesito 1: distanza quesito 2 : ora di arrivo quesito 3 : carburante da imbarcare quesito 4 : coordinate punto di partenza quesito 5 : coordinate punto di arrivo</p> <p>distanza 9.9 ÷ 10.5 M ETA 11:56÷12.03 - consumo 37.8÷40.1 lt. Partenza lat. 42°(26'.5÷27'.1) N long.011°(06'.0÷06'.6) E Arrivo lat.42°(23'.0÷23'.6) N long.010°(53'.0÷53'.6) E</p>

PROBLEMI CARTEGGIO OLTRE 12 MIGLIA CON SOLUZIONI

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI CARTEGGIO CARBURANTE 5D CON SOLUZIONE ESATTA

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 5/D)

Partenza da Isola Cerboli (Est Isola d'Elba) alle ore 08 24^m con velocità propulsiva $V_p = 6$ kn e rotta vera $R_v = 180^\circ$.

Successivamente si rileva Capo d'Ortano al traverso a una distanza di 4,9 miglia nautiche.

Dal punto nave A determinato si vuole proseguire per raggiungere il punto B di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 40'$ N Long. $010^\circ 30'$ E.

Determinare la quantità di carburante necessaria, inclusa la riserva, dalla partenza e fino a destinazione sapendo che il motore ha un consumo di 12 l/h.

Carburante 30,4 litri

Prova di carteggio n. 2A (Carta nautica 5/D)

Siamo in navigazione a Nord dell'Isola d'Elba con prora bussola $P_b = 69^\circ$ (variazione magnetica $V = +1^\circ$) e una velocità propria $V_p = 6$ kn.

Alle ore 11^h30^m rileviamo il faro di Scoglietto per rilevamento polare $\rho = +045^\circ$ e sempre lo stesso alle ore 11^h50^m per rilevamento polare $\rho = +090^\circ$.

Da tale punto nave costiero A si vuole raggiungere Punta Falcone.

Sapendo che il consumo orario del nostro motore è di 10 l/h, determinare la quantità di carburante necessaria, inclusa la riserva, per il tratto di navigazione a partire dall'ultimo punto nave A delle 11^h50^m.

Carburante 19,5 litri

Prova di carteggio n. 3A (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 44',2$ N e Long. $010^\circ 21',2$ E con prora vera $P_v = 247^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Alle ore 12^h00^m ci troviamo nel punto B, dove rileviamo con rilevamento polare $\rho = +045^\circ$ il Faro di Capo di Poro e 15 minuti dopo rileviamo lo stesso faro al traverso $\rho = +090^\circ$.

Da tale punto nave B, si dirige verso il punto C di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 40'$ N e Long. $010^\circ 00'$ E.

Determinare la quantità di carburante necessaria per tutta la navigazione, inclusa la riserva, considerando un consumo medio di 4 l/h.

Carburante 14 litri

Prova di carteggio n. 4A (Carta nautica 5/D)

Partenza da Punta del Nasuto (Nord Ovest dell'Isola d'Elba) con una prora bussola $P_b = 060^\circ$ (variazione magnetica $V = 4^\circ$ W) e una velocità propria $V_p = 6$ kn.

Si vuole determinare il punto nave A eseguendo con fanale Scoglietto due rilevamenti polari a dritta:

- 1) $\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m
- 2) $\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 10^h28^m.

Determinare la quantità di carburante, compresa la riserva, necessaria dalla partenza per arrivare al porticciolo turistico di Salivoli (simbolo) sapendo che il nostro motore ha un consumo pari a 10l/h.

Carburante 33,8 litri

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE (con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 5A (Carta nautica 5/D)

Partenza da Punta di Fetovaia (Sud Ovest isola d'Elba) con una prora vera $P_v = 105^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Si vuole verificare l'assenza di fattori esterni perturbatori al fine di determinare il nostro punto nave, eseguendo quindi due rilevamenti polari a sinistra con isola Corbelli:

$\rho = -045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m

$\rho = -090^\circ$ eseguito alle ore 10^h16^m

Dal punto nave A così calcolato si vuole raggiungere Punta dei Ripalti.

Determinare la quantità di carburante, compresa la riserva, per giungere a Punta dei Ripalti, sapendo di avere un motore che consuma 12 l/h.

Carburante 31,2 litri

Prova di carteggio n. 6B (Carta nautica 5/D)

Partenza da Castiglione della Pescaia con una prora bussola $P_b = 271^\circ$ (variazione magnetica $V = 1^\circ$ W) e una velocità propulsiva $V_p = 6$ nodi.

Si vuole calcolare il punto nave A eseguendo due rilevamenti polari a dritta con Scoglio dello Sparviero:

$\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 09^h00^m

$\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 09^h22^m

Giunti al traverso di Scoglio dello Sparviero decidiamo di dirigere verso il punto B di coordinate geografiche GPS Lat. $42^\circ50'N$ e Long. $010^\circ37'E$.

Determinare la quantità di carburante necessario alla navigazione, compresa la riserva, sapendo che il nostro motore consuma 10 l/h.

Carburante 28,8 litri

Prova di carteggio n. 7B (Carta nautica 5/D)

Siamo in uscita dal porto di Castiglione della Pescaia e navighiamo con rotta vera $R_v = 270^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 4,4$ kn.

Alle ore 13^h00^m rileviamo con rilevamento polare a dritta $\rho = +045^\circ$ la Torre Scoglio dello Sparviero e alle ore 13^h30^m rileviamo lo stesso punto al traverso.

Da tale punto nave, dirigiamo per il punto di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ40'N$ e Long. $010^\circ50'E$.

Determinare la quantità di carburante necessaria, dalla partenza alla destinazione, considerando un consumo medio di $3,5$ l/h e una riserva del 30% .

Carburante 15,5 litri

Prova di carteggio n. 8B (Carta nautica 5/D)

Partenza dal fanale torretta Carbonifera (Golfo di Follonica) con una rotta vera $R_v = 180^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Durante la navigazione si vuole controllare il punto nave A eseguendo con faro di Punta Ala due rilevamenti polari a sinistra:

$\rho = -045^\circ$ eseguito alle ore 08^h00^m

$\rho = -090^\circ$ eseguito alle ore 08^h22^m

Giunti al traverso, si decide di raggiungere il punto B di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ40'N$ e Long. $010^\circ40'E$.

Determinare il carburante necessario alla navigazione comprensivo della riserva sapendo che il motore ha un consumo orario di 15 l/h.

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Carburante 54,9 litri

Prova di carteggio n. 9B (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°40'N e Long 010°55'E per raggiungere il punto B di coordinate geografiche GPS: Lat.42°50' N Long.010°37'E con una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Si vuole verificare l'assenza di fattori esterni eseguendo due rilevamenti polari a dritta di Scoglio dello Sparviero:

$\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m

$\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 10^h08^m

Determinare la quantità di carburante necessaria, inclusa la riserva, per svolgere l'intera navigazione sapendo che il motore ha un consumo orario di 10 l/h.

Carburante 35,96 litri

Prova di carteggio n. 10B (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°38',8 N Long.010°58',5 E con una prora bussola $P_b = 305^\circ$ (variazione magnetica $V = 3^\circ$ W).

Si determina il punto nave B eseguendo con Scoglio dello Sparviero due rilevamenti polari a dritta:

$\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 11^h00^m

$\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 11^h17^m

Determinare la quantità di carburante necessaria, compresa la riserva, per giungere al traverso di Scoglio dello Sparviero tenendo conto di un consumo del motore pari a 5 l/h.

Carburante 15,9 litri

Prova di carteggio n. 11C (Carta nautica 5/D) – n. 4 del listato MIMS

Alle ore 05^h30^m, l'imbarcazione "Nausicaa" si trova sul punto A situato a 0,9 miglia a E del Faro dello Scoglio Africa (Lam.5s19m12M). Da tale posizione l'unità si dirige, impostando una velocità propulsiva $V_p = 5,5$ kn verso il punto nave B, da cui si osserva il "punto trigonometrico" di Monte della Fortezza (Isola di Montecristo) per rilevamento vero $R_{ilv} = 180^\circ$ e distanza di 2,8 miglia nautiche. Posto che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto e che il propulsore dell'unità "Nausicaa" ha un consumo orario di 38 l/h, determinare la quantità di carburante necessaria per la traversata, comprensiva di riserva.

Carburante 91 litri

Prova di carteggio n. 12C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°30' N Long.010°30' E con una prora vera $P_v = 253^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Durante la navigazione si effettuano due rilevamenti polari a sinistra di Scoglio Africa:

$\rho = -045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m

$\rho = -090^\circ$ eseguito alle ore 10^h27^m

Da tale punto nave B si decide di raggiungere il punto C di coordinate geografiche GPS: Lat. 42°30'N e Long. 010°00'E.

Determinare il carburante necessario alla navigazione, comprensivo della riserva, sapendo che il motore consuma 10 l/h.

Carburante 59,2 litri

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 13C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°30' N e Long.010°30' E con una prora vera $P_v = 275^\circ$.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si rileva Punta Brigantina con due rilevamenti polari a dritta:

$\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m

$\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 10^h25^m

Da tale punto nave B delle 10:25, si decide di raggiungere Scoglio Africa (faro).

Determinare il carburante necessario, inclusa la riserva, per giungere a destinazione sapendo che il motore consuma 10 l/h.

Carburante 61,1 litri

Prova di carteggio n. 14C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°20' N e Long.010°09',2 E con una prora vera $P_v = 360^\circ$.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si determina il punto nave B eseguendo con faro Isola Pianosa due rilevamenti polari a sinistra:

$\rho = -045^\circ$ eseguito alle ore 22^h00^m

$\rho = -090^\circ$ eseguito alle ore 22^h15^m

Da tale punto B, si vuole raggiungere il punto C di coordinate geografiche GPS: Lat. 42°30'N e Long. 010°20'E.

Determinare il carburante necessario, compresa la riserva, per l'intera traversata sapendo che il motore ha un consumo di 6 l/h.

Carburante 19 litri

Prova di carteggio n. 15C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°30' N e Long.010°00' E con una prora vera $P_v = 062^\circ$.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si determina il punto nave B eseguendo con faro di isola Pianosa due rilevamenti polari a sinistra:

$\rho = -045^\circ$ eseguito alle ore 09^h00^m

$\rho = -090^\circ$ eseguito alle ore 09^h25^m

Da tale punto nave B delle ore 9:25 si decide di proseguire la navigazione diretti verso il punto C di coordinate geografiche GPS: Lat. 42°30'N e Long. 010°20'E.

Determinare il carburante necessario per l'intera traversata, compresa la riserva, sapendo che il motore ha un consumo di 6 l/h.

Carburante 20,5 litri

Prova di carteggio n. 16C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A situato a 2,5 miglia nautiche a Sud Ovest di Punta del Libeccio (Ovest isola Pianosa) diretti verso il punto B di coordinate geografiche GPS: Lat.42°20' N e Long.010°30' E.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si determina il punto nave eseguendo con Punta del Diavolo (Nord isola Montecristo) due rilevamenti polari a dritta:

$\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 09^h00^m

$\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 09^h38^m

Determinare il carburante necessario per l'intera traversata, compresa la riserva, sapendo che il motore ha un consumo di 10 l/h.

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Carburante 55 litri

Prova di carteggio n. 17C (Carta nautica 5/D) – n. 10 listato MIMS

Nel 2007, alle ore 09^h30^m, l'imbarcazione "Venus" parte dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 34',4 N - Long. 009° 58',5 E e procede con velocità propulsiva $V_p = 6$ kn verso il punto B determinato dai seguenti luoghi di posizione:

distanza di 3,5 miglia sul rilevamento vero $R_{ilv} = 270^\circ$ del Faro dello Scoglio Africa (Lam.5s19m12M).

Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto e che il propulsore dell'unità ha un consumo orario di 15 l/h, determinare, compresa la riserva, il carburante necessario.

Carburante 49 litri

Prova di carteggio n. 18D (Carta nautica 5/D) – n. 5 del listato MIMS

Nel 2006, alle ore 16^h45^m, l'unità "Acrux" si trova sul punto A, distanza 1 miglio sul rilevamento vero $R_{ilv} =$ Nord della Torre di Capo d'Uomo (Talamone).

Dal punto A si fa rotta verso Giglio Porto (ingresso tra i due Fanali), impostando una velocità propulsiva $V_p = 20$ kn.

Posto che il propulsore dell'unità ha un consumo orario di 65 l/h e che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare il carburante necessario, comprensivo del 30% di riserva, dal punto nave A sino al punto nave al traverso del faro di Punta Lividonia.

Carburante 20,8 litri

Prova di carteggio n. 19D (Carta nautica 5/D)

Siamo in uscita dal fanale di Porto Santo Stefano (simbolo porto turistico) e navighiamo con rotta vera $R_v = 320^\circ$ dirigendo verso le Formiche di Grosseto.

Alle ore 14^h00^m rileviamo il Faro di Formica Grande con rilevamento polare a sinistra $\varrho = -45^\circ$. Mantenendo la stessa rotta, alle ore 14^h30^m rileviamo lo stesso faro al traverso. Da questo punto si inverte la rotta e si rientra a Porto Santo Stefano (simbolo porto turistico).

Determinare la quantità di carburante necessaria per tutta la navigazione effettuata, inclusa la riserva, considerando un consumo medio di 4 l/h.

Carburante 22,5 litri

Prova di carteggio n. 20D (Carta nautica 5/D)

Partenza da Punta Lividonia con rotta vera $R_v = 267^\circ$.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si determina il punto nave A eseguendo con faro Punta del Fenaio due rilevamenti polari:

$\varrho = +045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m

$\varrho = +090^\circ$ eseguito alle ore 10^h30^m

Da tale punto A si vuole raggiungere il porticciolo turistico di Talamone (simbolo).

Determinare il valore del carburante necessario per tutta la navigazione effettuata comprensivo della riserva sapendo che il motore ha un consumo orario di 10 l/h.

Carburante 50 litri

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 21D (Carta nautica 5/D)

Si parte da Giglio Porto (fanali) con una prora vera $P_v = 042^\circ$.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si determina il nostro punto nave A eseguendo con faro Punta Lividonia alle ore 10.00 un primo rilevamento polare a dritta $\rho = +045^\circ$ e dopo 30 minuti di navigazione sempre con lo stesso punto cospicuo un secondo rilevamento polare a dritta $\rho = +090^\circ$.

Da tale punto A si decide di cambiare rotta per arrivare a Formica Piccola.

Determinare la quantità di carburante necessaria a tutta la navigazione, comprensiva della riserva, sapendo che il motore ha un consumo pari a 12 l/h.

Carburante 57 litri

Prova di carteggio n. 22D (Carta nautica 5/D)

Si parte dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 25',7$ N e Long. $011^\circ 03',7$ E con una prora bussola $P_b = 270^\circ$ (variazione magnetica $V = 0^\circ$) e una velocità propulsiva $V_p = 4,2$ kn.

Si eseguono con faro Punta del Fenaio (Nord isola del Giglio) due rilevamenti polari a dritta:

$\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 16^h30^m

$\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 17^h00^m

Da tale punto nave B si decide di raggiungere Formica Grande.

Determinare la quantità di carburante necessaria per tutta la navigazione, compresa la riserva, sapendo che il motore ha un consumo orario di 10 l/h.

Carburante 56 litri

Prova di carteggio n. 23D (Carta nautica 5/D)

Si parte dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 20'$ N e Long. $010^\circ 40'$ E con una prora bussola $P_b = 061^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 3,6$ kn.

Si determina il punto nave B eseguendo con faro Punta del Fenaio (Nord isola del Giglio) due rilevamenti polari a dritta:

$\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 16^h30^m

$\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 17^h00^m

Da tale punto B si decide di raggiungere Formica Grande.

Determinare la quantità di carburante necessaria per tutta la navigazione, comprensiva della riserva, sapendo che il motore ha un consumo pari a 10 l/h.

Declinazione $5^\circ 24'$ W

Carburante 71 litri



MIMS

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

PROBLEMI CARTEGGIO CARBURANTE 5D CON TOLLERANZE

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE
(con tolleranze – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 5/D)

Partenza da Isola Cerboli (Est Isola d'Elba) alle ore 08 24^m con velocità propulsiva $V_p = 6$ kn e rotta vera $R_v = 180^\circ$.

Successivamente si rileva Capo d'Ortano al traverso a una distanza di 4,9 miglia nautiche.

Dal punto nave A determinato si vuole proseguire per raggiungere il punto B di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 40'$ N Long. $010^\circ 30'$ E.

Determinare la quantità di carburante necessaria, inclusa la riserva, dalla partenza e fino a destinazione sapendo che il motore ha un consumo di 12 l/h.

Carburante 29 ÷ 31 litri

Prova di carteggio n. 2A (Carta nautica 5/D)

Siamo in navigazione a Nord dell'Isola d'Elba con prora bussola $P_b = 69^\circ$ (variazione magnetica $V = +1^\circ$) e una velocità propria $V_p = 6$ kn.

Alle ore 11^h30^m rileviamo il faro di Scoglietto per rilevamento polare $\rho = +045^\circ$ e sempre lo stesso alle ore 11^h50^m per rilevamento polare $\rho = +090^\circ$.

Da tale punto nave costiero A si vuole raggiungere Punta Falcone.

Sapendo che il consumo orario del nostro motore è di 10 l/h, determinare la quantità di carburante necessaria, inclusa la riserva, per il tratto di navigazione a partire dall'ultimo punto nave A delle 11^h50^m.

Carburante 19 ÷ 21 litri

Prova di carteggio n. 3A (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 44',2$ N e Long. $010^\circ 21',2$ E con prora vera $P_v = 247^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Alle ore 12^h00^m ci troviamo nel punto B, dove rileviamo con rilevamento polare $\rho = +045^\circ$ il Faro di Capo di Poro e 15 minuti dopo rileviamo lo stesso faro al traverso $\rho = +090^\circ$.

Da tale punto nave B, si dirige verso il punto C di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 40'$ N e Long. $010^\circ 00'$ E.

Determinare la quantità di carburante necessaria per tutta la navigazione, inclusa la riserva, considerando un consumo medio di 4 l/h.

Carburante 13 ÷ 15 litri

Prova di carteggio n. 4A (Carta nautica 5/D)

Partenza da Punta del Nasuto (Nord Ovest dell'Isola d'Elba) con una prora bussola $P_b = 060^\circ$ (variazione magnetica $V = 4^\circ$ W) e una velocità propria $V_p = 6$ kn.

Si vuole determinare il punto nave A eseguendo con fanale Scoglietto due rilevamenti polari a dritta:

1) $\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m

2) $\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 10^h28^m.

Determinare la quantità di carburante, compresa la riserva, necessaria dalla partenza per arrivare al porticciolo turistico di Salivoli (simbolo) sapendo che il nostro motore ha un consumo pari a 10l/h.

Carburante 33 ÷ 35 litri

Prova di carteggio n. 5A (Carta nautica 5/D)

Partenza da Punta di Fetovaia (Sud Ovest isola d'Elba) con una prora vera $P_v = 105^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE (con tolleranze – carta nautica 5D)

Si vuole verificare l'assenza di fattori esterni perturbatori al fine di determinare il nostro punto nave, eseguendo quindi due rilevamenti polari a sinistra con isola Corbelli:

$\rho = -045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m

$\rho = -090^\circ$ eseguito alle ore 10^h16^m

Dal punto nave A così calcolato si vuole raggiungere Punta dei Ripalti.

Determinare la quantità di carburante, compresa la riserva, per giungere a Punta dei Ripalti, sapendo di avere un motore che consuma 12 l/h.

Carburante 30 ÷ 32 litri

Prova di carteggio n. 6B (Carta nautica 5/D)

Partenza da Castiglione della Pescaia con una prora bussola $P_b = 271^\circ$ (variazione magnetica $V = 1^\circ W$) e una velocità propulsiva $V_p = 6$ nodi.

Si vuole calcolare il punto nave A eseguendo due rilevamenti polari a dritta con Scoglio dello Sparviero:

$\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 09^h00^m

$\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 09^h22^m

Giunti al traverso di Scoglio dello Sparviero decidiamo di dirigere verso il punto B di coordinate geografiche GPS Lat. $42^\circ50'N$ e Long. $010^\circ37'E$.

Determinare la quantità di carburante necessario alla navigazione, compresa la riserva, sapendo che il nostro motore consuma 10 l/h.

Carburante 28 ÷ 30 litri

Prova di carteggio n. 7B (Carta nautica 5/D)

Siamo in uscita dal porto di Castiglione della Pescaia e navighiamo con rotta vera $R_v = 270^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 4,4$ kn.

Alle ore 13^h00^m rileviamo con rilevamento polare a dritta $\rho = +045^\circ$ la Torre Scoglio dello Sparviero e alle ore 13^h30^m rileviamo lo stesso punto al traverso.

Da tale punto nave, dirigiamo per il punto di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ40'N$ e Long. $010^\circ50'E$.

Determinare la quantità di carburante necessaria, dalla partenza alla destinazione, considerando un consumo medio di 3,5 l/h e una riserva del 30%.

Carburante 14,5 ÷ 16,5 litri

Prova di carteggio n. 8B (Carta nautica 5/D)

Partenza dal fanale torretta Carbonifera (Golfo di Follonica) con una rotta vera $R_v = 180^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Durante la navigazione si vuole controllare il punto nave A eseguendo con faro di Punta Ala due rilevamenti polari a sinistra:

$\rho = -045^\circ$ eseguito alle ore 08^h00^m

$\rho = -090^\circ$ eseguito alle ore 08^h22^m

Giunti al traverso, si decide di raggiungere il punto B di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ40'N$ e Long. $010^\circ40'E$.

Determinare il carburante necessario alla navigazione comprensivo della riserva sapendo che il motore ha un consumo orario di 15 l/h.

Carburante 54 ÷ 57 litri

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE
(con tolleranze – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 9B (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°40'N e Long 010°55'E per raggiungere il punto B di coordinate geografiche GPS: Lat.42°50' N Long.010°37'E con una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Si vuole verificare l'assenza di fattori esterni eseguendo due rilevamenti polari a dritta di Scoglio dello Sparviero:

$\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m

$\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 10^h08^m

Determinare la quantità di carburante necessaria, inclusa la riserva, per svolgere l'intera navigazione sapendo che il motore ha un consumo orario di 10 l/h.

Carburante 35 ÷ 37 litri

Prova di carteggio n. 10B (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°38',8 N Long.010°58',5 E con una prora bussola $P_b = 305^\circ$ (variazione magnetica $V = 3^\circ$ W).

Si determina il punto nave B eseguendo con Scoglio dello Sparviero due rilevamenti polari a dritta:

$\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 11^h00^m

$\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 11^h17^m

Determinare la quantità di carburante necessaria, compresa la riserva, per giungere al traverso di Scoglio dello Sparviero tenendo conto di un consumo del motore pari a 5 l/h.

Carburante 15 ÷ 17 litri

Prova di carteggio n. 11C (Carta nautica 5/D) – n. 4 del listato MIMS

Alle ore 05^h30^m, l'imbarcazione "Nausicaa" si trova sul punto A situato a 0,9 miglia a E del Faro dello Scoglio Africa (Lam.5s19m12M). Da tale posizione l'unità si dirige, impostando una velocità propulsiva $V_p = 5,5$ kn verso il punto nave B, da cui si osserva il "punto trigonometrico" di Monte della Fortezza (Isola di Montecristo) per rilevamento vero $Rilv = 180^\circ$ e distanza di 2,8 miglia nautiche. Posto che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto e che il propulsore dell'unità "Nausicaa" ha un consumo orario di 38 l/h, determinare la quantità di carburante necessaria per la traversata, comprensiva di riserva.

Carburante 90 ÷ 92 litri

Prova di carteggio n. 12C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°30' N Long.010°30' E con una prora vera $P_v = 253^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Durante la navigazione si effettuano due rilevamenti polari a sinistra di Scoglio Africa:

$\rho = -045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m

$\rho = -090^\circ$ eseguito alle ore 10^h27^m

Da tale punto nave B si decide di raggiungere il punto C di coordinate geografiche GPS: Lat. 42°30'N e Long. 010°00'E.

Determinare il carburante necessario alla navigazione, comprensivo della riserva, sapendo che il motore consuma 10 l/h.

Carburante 58 ÷ 60 litri

Prova di carteggio n. 13C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°30' N e Long.010°30' E con una prora vera $P_v = 275^\circ$.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si rileva Punta Brigantina con due rilevamenti polari a dritta:

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE (con tolleranze – carta nautica 5D)

$\varrho = +045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m

$\varrho = +090^\circ$ eseguito alle ore 10^h25^m

Da tale punto nave B delle 10:25, si decide di raggiungere Scoglio Africa (faro).

Determinare il carburante necessario, inclusa la riserva, per giungere a destinazione sapendo che il motore consuma 10 l/h.

Carburante 60 ÷ 62 litri

Prova di carteggio n. 14C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°20' N e Long.010°09',2 E con una prora vera $P_v = 360^\circ$.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si determina il punto nave B eseguendo con faro Isola Pianosa due rilevamenti polari a sinistra:

$\varrho = -045^\circ$ eseguito alle ore 22^h00^m

$\varrho = -090^\circ$ eseguito alle ore 22^h15^m

Da tale punto B, si vuole raggiungere il punto C di coordinate geografiche GPS: Lat. 42°30'N e Long. 010°20'E.

Determinare il carburante necessario, compresa la riserva, per l'intera traversata sapendo che il motore ha un consumo di 6 l/h.

Carburante 18 ÷ 20 litri

Prova di carteggio n. 15C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat.42°30' N e Long.010°00' E con una prora vera $P_v = 062^\circ$.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si determina il punto nave B eseguendo con faro di isola Pianosa due rilevamenti polari a sinistra:

$\varrho = -045^\circ$ eseguito alle ore 09^h00^m

$\varrho = -090^\circ$ eseguito alle ore 09^h25^m

Da tale punto nave B delle ore 9:25 si decide di proseguire la navigazione diretti verso il punto C di coordinate geografiche GPS: Lat. 42°30'N e Long. 010°20'E.

Determinare il carburante necessario per l'intera traversata, compresa la riserva, sapendo che il motore ha un consumo di 6 l/h.

Carburante 19,5 ÷ 21,5 litri

Prova di carteggio n. 16C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A situato a 2,5 miglia nautiche a Sud Ovest di Punta del Libeccio (Ovest isola Pianosa) diretti verso il punto B di coordinate geografiche GPS: Lat.42°20' N e Long.010°30' E.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si determina il punto nave eseguendo con Punta del Diavolo (Nord isola Montecristo) due rilevamenti polari a dritta:

$\varrho = +045^\circ$ eseguito alle ore 09^h00^m

$\varrho = +090^\circ$ eseguito alle ore 09^h38^m

Determinare il carburante necessario per l'intera traversata, compresa la riserva, sapendo che il motore ha un consumo di 10 l/h.

Carburante 54 ÷ 56 litri

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE
(con tolleranze – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 17C (Carta nautica 5/D) – n. 10 listato MIMS

Nel 2007, alle ore 09^h30^m, l'imbarcazione "Venus" parte dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 34',4 N - Long. 009° 58',5 E e procede con velocità propulsiva $V_p = 6$ kn verso il punto B determinato dai seguenti luoghi di posizione:

distanza di 3,5 miglia sul rilevamento vero $R_{ilv} = 270^\circ$ del Faro dello Scoglio Africa (Lam.5s19m12M).

Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto e che il propulsore dell'unità ha un consumo orario di 15 l/h, determinare, compresa la riserva, il carburante necessario.

Carburante 48 ÷ 50 litri

Prova di carteggio n. 18D (Carta nautica 5/D) – n. 5 del listato MIMS

Nel 2006, alle ore 16^h45^m, l'unità "Acrux" si trova sul punto A, distanza 1 miglio sul rilevamento vero $R_{ilv} =$ Nord della Torre di Capo d'Uomo (Talamone).

Dal punto A si fa rotta verso Giglio Porto (ingresso tra i due Fanali), impostando una velocità propulsiva $V_p = 20$ kn.

Posto che il propulsore dell'unità ha un consumo orario di 65 l/h e che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare il carburante necessario, comprensivo del 30% di riserva, dal punto nave A sino al punto nave al traverso del faro di Punta Lividonia.

Carburante 19,5 ÷ 21,5 litri

Prova di carteggio n. 19D (Carta nautica 5/D)

Siamo in uscita dal fanale di Porto Santo Stefano (simbolo porto turistico) e navighiamo con rotta vera $R_v = 320^\circ$ dirigendo verso le Formiche di Grosseto.

Alle ore 14^h00^m rileviamo il Faro di Formica Grande con rilevamento polare a sinistra $\rho = -45^\circ$. Mantenendo la stessa rotta, alle ore 14^h30^m rileviamo lo stesso faro al traverso. Da questo punto si inverte la rotta e si rientra a Porto Santo Stefano (simbolo porto turistico).

Determinare la quantità di carburante necessaria per tutta la navigazione effettuata, inclusa la riserva, considerando un consumo medio di 4 l/h.

Carburante 21,5 ÷ 23,5 litri

Prova di carteggio n. 20D (Carta nautica 5/D)

Partenza da Punta Lividonia con rotta vera $R_v = 267^\circ$.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si determina il punto nave A eseguendo con faro Punta del Fenaio due rilevamenti polari:

$\rho = +045^\circ$ eseguito alle ore 10^h00^m

$\rho = +090^\circ$ eseguito alle ore 10^h30^m

Da tale punto A si vuole raggiungere il porticciolo turistico di Talamone (simbolo).

Determinare il valore del carburante necessario per tutta la navigazione effettuata comprensivo della riserva sapendo che il motore ha un consumo orario di 10 l/h.

Carburante 49 ÷ 51 litri

Prova di carteggio n. 21D (Carta nautica 5/D)

Si parte da Giglio Porto (fanali) con una prora vera $P_v = 042^\circ$.

Al fine di determinare la velocità di navigazione effettiva, si determina il nostro punto nave A eseguendo con faro Punta Lividonia alle ore 10.00 un primo rilevamento polare a dritta $\rho = +045^\circ$ e dopo 30 minuti di navigazione sempre con lo stesso punto cospicuo un secondo rilevamento polare a dritta $\rho = +090^\circ$.

PROBLEMI DI CALCOLO CARBURANTE
(con tolleranze – carta nautica 5D)

Da tale punto A si decide di cambiare rotta per arrivare a Formica Piccola.
Determinare la quantità di carburante necessaria a tutta la navigazione, comprensiva della riserva, sapendo che il motore ha un consumo pari a 12 l/h.

Carburante 56 ÷ 58 litri

Prova di carteggio n. 22D (Carta nautica 5/D)

Si parte dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^{\circ} 25',7$ N e Long. $011^{\circ} 03',7$ E con una prora bussola $P_b = 270^{\circ}$ (variazione magnetica $V = 0^{\circ}$) e una velocità propulsiva $V_p = 4,2$ kn.

Si eseguono con faro Punta del Fenaio (Nord isola del Giglio) due rilevamenti polari a dritta:

$\rho = +045^{\circ}$ eseguito alle ore 16^h30^m

$\rho = +090^{\circ}$ eseguito alle ore 17^h00^m

Da tale punto nave B si decide di raggiungere Formica Grande.

Determinare la quantità di carburante necessaria per tutta la navigazione, compresa la riserva, sapendo che il motore ha un consumo orario di 10 l/h.

Carburante 55 ÷ 58 litri

Prova di carteggio n. 23D (Carta nautica 5/D)

Si parte dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^{\circ}20'$ N e Long. $010^{\circ} 40'$ E con una prora bussola $P_b = 061^{\circ}$ e una velocità propulsiva $V_p = 3,6$ kn.

Si determina il punto nave B eseguendo con faro Punta del Fenaio (Nord isola del Giglio) due rilevamenti polari a dritta:

$\rho = +045^{\circ}$ eseguito alle ore 16^h30^m

$\rho = +090^{\circ}$ eseguito alle ore 17^h00^m

Da tale punto B si decide di raggiungere Formica Grande.

Determinare la quantità di carburante necessaria per tutta la navigazione, comprensiva della riserva, sapendo che il motore ha un consumo pari a 10 l/h.

Declinazione $5^{\circ}24'$ W

Carburante 70,5 ÷ 72,5 litri

PROBLEMI CARTEGGIO CORRENTI 5D CON SOLUZIONE ESATTA

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Daphne" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^{\circ} 51' N$ e Long. $010^{\circ} 16',9 E$.

Da questa posizione dirige sul punto B situato sul rilevamento vero Rilv = 127° del Monumento di Capo della Vita, distanza dal monumento 2,9 miglia nautiche.

Posto che in zona è presente una corrente con direzione della corrente $D_c = 180^{\circ}$ e velocità della corrente $V_c = 2$ kn, indicare la velocità propria V_p da impostare per raggiungere il punto B in 30 minuti.

$V_p = 10$ kn

Prova di carteggio n. 2A (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Fru Fru" è in navigazione a largo dell'Isola d'Elba e, alle ore 08^h30^m , determina la propria posizione osservando il Faro di P.ta Polveraia (Lam.L.(3)15s52m16M) per rilevamento vero Rilv = 112° ad una distanza di 1,8 miglia nautiche (punto A).

Dal punto A l'unità procede con prora vera $P_v = 350^{\circ}$ e con una velocità propulsiva $V_p = 8,5$ kn.

Alle ore 09^h18^m , al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $42^{\circ} 53',0 N$ - Long. $010^{\circ} 00',0 E$ (punto B). Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$D_c = 224^{\circ}$

Prova di carteggio n. 3A (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Europa" naviga da 1^h15^m a Nord dell'isola d'Elba e il solcometro a elica segna una velocità propulsiva $V_p = 5$ kn. Ci troviamo sull'allineamento Scoglietto – Faro di Portoferraio a una distanza di 3 miglia nautiche da Scoglietto e decidiamo di dirigere per il porticciolo turistico di Salivoli. Dato che il punto nave stimato si trova a 2,5 miglia nautiche a Sud Ovest del punto nave calcolato, imputiamo questo spostamento alla presenza di una corrente. Calcolare il tempo necessario per raggiungere il porticciolo di Salivoli.

Tempo di navigazione 1^h17^m

Prova di carteggio n. 4A (Carta nautica 5/D)

Alle ore 08^h30^m l'imbarcazione "Italia" sta navigando con prora vera $P_v = 260^{\circ}$ e velocità propulsiva $V_p = 6,5$ kn e si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^{\circ} 41' N$ - Long. $010^{\circ} 28',4 E$.

Alle ore 09^h40^m si trova sul punto B dal quale si osserva Punta Morcone per rilevamento vero Rilv = 035° e il Faro di Capo di Poro per rilevamento vero Rilv = 310° . Posto che in zona sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$D_c = 030^{\circ}$

Prova di carteggio n. 5A (Carta nautica 5/D)

Alle ore 08^h00^m l'imbarcazione "Nausicaa" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^{\circ} 50' N$ - Long. $010^{\circ} 00' E$

Da tale posizione, l'unità si dirige a Punta Falcone, dove si deve arrivare alle ore 11^h30^m .

Alle ore 09^h30^m , al fine di verificare la presenza di elementi perturbatori del moto, l'imbarcazione stabilisce la sua posizione (punto B), attraverso l'osservazione dei seguenti rilevamenti:

Rilv = 130° del traliccio Monte Poppe (Ovest Portoferraio);

Rilv = 203° del Faro di Punta Polveraia.

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Determinare la direzione corrente D_c .

$D_c = 291^\circ$

Prova di carteggio n. 6A (Carta nautica 5/D)

Alle ore 10^h00^m l'unità "Acrux" si trova nel punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42° 39' N - Long. 010° 12',7 E

Dal punto A si intende raggiungere Punta di Fetovaia con una velocità propria $V_p = 4$ kn.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 270^\circ$ e velocità $V_c = 2$ nodi, determinare l'ora di arrivo.

Ora di arrivo 11^h08^m

Prova di carteggio n. 7B (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Ester" alle ore 09^h00^m parte da Scoglio dello Sparviero con prora bussola $P_b = 163^\circ$ (variazione magnetica -3°) e una velocità propria $V_p = 6$ kn.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = \text{Nord Ovest}$ e velocità $V_c = 2$ kn, determinare le coordinate del punto nave B alle ore 11^h 00^m.

Lat. 42°39',4 N Long.010°44',5 E

Prova di carteggio n. 8B (Carta nautica 5/D)

L'unità "Kochab" alle ore 10:00 si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42°40' N - Long 010°40' E

diretta verso il porto turistico di Castiglione della Pescaia (fanali) con una velocità propria $V_p = 6$ kn.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 059^\circ$ e velocità $V_c = 2$ kn, determinare l'ora di arrivo.

Ora arrivo 11^h21^m

Prova di carteggio n. 9B (Carta nautica 5/D)

Il M/Y "Nubian" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42°44',9 N - Long. 010°40'E

diretta verso la torretta Carbonifera di Follonica, si pianifica la navigazione per arrivare a destinazione in 2 ore.

Considerando che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 220^\circ$ e velocità $V_c = 1,5$ kn, indicare la prora bussola P_b da tenere. (declinazione 2°E, deviazione. 3°W)

$P_b = 011^\circ$

Prova di carteggio n. 10B (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Cassiopea" alle ore 11^h00 si trova nel punto A situato 4 miglia nautiche a Sud Ovest del serbatoio di Marina di Grosseto.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = \text{Est}$ e velocità $V_c = 2$ kn; abbiamo pianificato di seguire una rotta vera $R_v = 302^\circ$ e di impostare una velocità propulsiva $V_p = 8$ kn.

Calcolare l'ora in cui rileveremo al traverso lo Scoglio dello Sparviero.

Ora del traverso 12^h53^m

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 11B (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Venus" si trova alle ore 10^h00 nel punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42°50' N - Long 010°38',5 E

procede con una prora vera $P_v = 141^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

A seguito di un controllo della posizione, alle ore 11^h30^m si determina il punto nave B eseguendo simultaneamente due rilevamenti veri:

fanali di Castiglione della Pescaia $R_{lv} = 080^\circ$

Punta Ala $R_{lv} = 330^\circ$.

Determinare il valore della direzione della corrente D_c .

$D_c = 002^\circ$

Prova di carteggio n. 12C (Carta nautica 5/D)

Il M/Y "Nubian", in navigazione a sud dell'isola di Pianosa, alle ore 12^h42^m si trova sul punto A dal quale osserva il Fumaiolo di Punta Brigantina per rilevamento vero $R_{lv} = 022^\circ$ e la Torre di Cala della Ruta per rilevamento vero $R_{lv} = 323^\circ$.

Da questa posizione il M/Y procede per rotta vera $R_v = 202^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 16$ kn. Alle ore 13^h12^m l'apparato GPS fornisce le seguenti coordinate geografiche del punto B: Lat. 42° 24',1 N - Long. 010° 00',0 E.

Posto che in zona sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare la velocità della corrente V_c .

$V_c = 3,2$ kn

Prova di carteggio n. 13C (Carta nautica 5/D)

Nel 2008, l'imbarcazione "Cassiopea", naviga con rotta vera $R_v = 307^\circ$. Alle ore 16^h10^m, osserva il Faro dello Scoglio Africa (Lam.5s19m12M) per rilevamento vero $R_{lv} = SW$ ad una distanza di 3 miglia nautiche (punto A). Dal punto A decide di accostare a dritta per dirigere in direzione del Fumaiolo di Punta Brigantina (Isola Pianosa), impostando una velocità propria $V_p = 6$ kn.

A seguito di un controllo della posizione, alle ore 17^h00^m si determina il punto nave B situato sul rilevamento vero $R_{lv} = 339^\circ$ del Fumaiolo di P.ta Brigantina ad una distanza di 4,5 miglia.

Posto, quindi, che dal punto A sono cambiati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$D_c = 042^\circ$

Prova di carteggio n. 14C (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Sa Manna" alle ore 23^h40^m si trova in navigazione sul punto A (rilevamento vero $R_{lv} = 310^\circ$ del Faro Scoglio Africa (Lam.5s19m12M) - distanza 3,3 miglia nautiche) e procede con prora vera $P_v = 356^\circ$ e con velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

Alle ore 01^h22^m, al fine di verificare gli elementi del moto, l'imbarcazione determina al GPS la sua posizione geografica (punto B): Lat. 42° 32',9 N - Long. 010° 06',0 E

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$D_c = 356^\circ$

Prova di carteggio n. 15C (Carta nautica 5/D)

Nel 2008 l'imbarcazione "Merak" è in navigazione nei pressi dell'Isola di Montecristo.

Alle ore 00^h20^m l'unità determina la propria posizione osservando il Faro di Scoglio Africa (Lam.5s19m12M) per rilevamento vero $R_{lv} = 238^\circ$ ad una distanza di 3 miglia nautiche (punto A).

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Dal punto A, l'imbarcazione procede con prora vera $P_v = 035^\circ$ e con una velocità propulsiva $V_p = 3,5$ kn.
Alle ore 02^h30^m , al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 31',5$ N – Long. $010^\circ 15',3$ E (punto B)
Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la velocità della corrente V_c .

$V_c = 1,3$ kn

Prova di carteggio n. 16C (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Sanvito" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^\circ 30'$ N - Long. $010^\circ 18',5$ E.

Si naviga per raggiungere in 30 minuti il punto B di coordinate Lat. $42^\circ 34',2$ N e Long. $010^\circ 25'$ E.

Considerando che in zona è presente una corrente con direzione corrente D_c Nord e velocità V_c 4 kn, calcolare la velocità propulsiva V_p necessaria per detta navigazione.

$V_p = 10,6$ kn

Prova di carteggio n. 17C (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Nuraghe" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^\circ 33',4$ N - Long. $010^\circ 12',8$ E.

Si naviga con rotta vera $R_v = 253^\circ$ e velocità effettiva $V_e = 5$ kn.

Considerando che in zona insiste una corrente con direzione corrente $D_c = 190^\circ$ e velocità $V_c = 1$ kn, calcolare la velocità propulsiva V_p .

$V_p = 4,6$ kn

Prova di carteggio n. 18C (Carta nautica 5/D)

Il M/Y "Tempest" si trova alle ore 10^h00^m sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^\circ 25'$ N - Long. $010^\circ 14',6$ E.

Siamo in navigazione con prora vera $P_v = 055^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Considerando che in zona è presente una corrente direzione corrente $D_c =$ Nord e velocità $V_c = 1.5$ kn, determinare la rotta vera R_v .

$R_v = 046^\circ$

Prova di carteggio n. 19C (Carta nautica 5/D)

L'unità "Mars" alle ore 09^h00^m si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^\circ 30'$ N e Long. $010^\circ 20'$ E.

Si naviga con prora vera $P_v = 263^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Alle ore 10^h40^m si determina il punto nave B eseguendo simultaneamente due rilevamenti veri:

faro di Pianosa $R_{lv} = 345^\circ$

faro Scoglio Africa $R_{lv} = 210^\circ$.

Determinare il valore della velocità corrente V_c .

$V_c = 1,2$ kn

Prova di carteggio n. 20C (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Sa Manna" parte da Scoglio Africa e naviga con prora vera $P_v = 014^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 11$ kn.

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Considerando che in zona è presente una corrente direzione corrente $D_c = 140^\circ$ e velocità $V_c = 2$ kn, determinare il valore della velocità effettiva V_e .

$V_e = 9,8$ kn

Prova di carteggio n. 21D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Sanvito", alle ore 13^h00^m , si trova sul punto nave A da cui osserva il Faro dell'Isola di Pianosa (Lam.(2)10s42m18M) per rilevamento vero Rilv = 246° distanza 3,2 miglia nautiche, da tale posizione si dirige con velocità propulsiva $V_p = 4,8$ kn verso il punto B avente coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 23',3$ N - Long. $010^\circ 05',9$ E.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 280^\circ$ e velocità $V_c = 1,5$ kn, determinare il valore della prora vera P_v .

$P_v = 174^\circ$

Prova di carteggio n. 22D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 09^h30^m l'imbarcazione "Nuraghe", navigando a S del Promontorio dell'Argentario, determina la propria posizione sul punto A, osservando simultaneamente la Torre di Punta Avoltore (Promontorio Argentario) per rilevamento vero Rilv = 030° e la Torre di Punta di Torre Ciana (Promontorio Argentario) per rilevamento vero Rilv = 321° .

Deve raggiungere il punto B situato a 3 miglia nautiche a N dal Faro di Punta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) (Isola del Giglio). L'ora stimata di arrivo (ETA) è fissata per le ore 11^h00^m .

Considerato che in zona agisce una corrente di direzione $D_c = 158^\circ$ e velocità $V_c = 2$ kn, determinare la prora vera P_v .

$P_v = 300^\circ$

Prova di carteggio n. 23D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Jupiter", alle ore 09^h45^m , si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 23',2$ N - Long. $010^\circ 56',8$ E.

Da tale punto A procede con velocità propulsiva $V_p = 7$ kn verso il punto B situato sul rilevamento vero Rilv = 305° del Faro Talamone (Lam.(2)10s30m15M) ad una distanza di 0,5 miglia nautiche.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 075^\circ$ e velocità $V_c = 3$ kn, determinare l'ora di arrivo sul punto B

ora di arrivo 11^h09^m

Prova di carteggio n. 24D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Aldebaran" è in navigazione nei pressi del Promontorio dell'Argentario e, alle ore 11^h30^m , determina la propria posizione osservando il Faro di P.ta Lividonia (Lam.5s47m16M) per Rilv = S ad una distanza di 2,2 miglia nautiche (punto A).

Dal punto A, l'imbarcazione procede con prora vera $P_v = 292^\circ$ e con una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Alle ore 13^h00^m , al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 32',4$ N - Long. $010^\circ 57',0$ E (punto B).

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la velocità corrente V_c .

$V_c = 1$ kn

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 25D (Carta nautica 5/D)

Nell'anno 2000, l'imbarcazione "Rigel" alle ore 19^h40^m si trova sul punto A individuato dall'intersezione del rilevamento vero Rilv = 119° del Faro di P.ta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) (Isola del Giglio) e la batimetrica dei 200 metri.

Dal punto A, l'imbarcazione procede con prora bussola Pb = 069° (deviazione letta nella tabella di bordo $\delta = -4^\circ$) e con velocità propulsiva Vp = 6 kn verso il punto B, situato a 0,5 miglia nautiche a S del Faro di Talamone (Lam.(2)10s30m15M).

Il valore di declinazione nel 1994 è: 0° 30' E (variazione annua 7' E)

Alle ore 21^h00^m, al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la posizione (punto C) osservando simultaneamente il Faro di P.ta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) per rilevamento bussola Rilb = 195° e il Faro di Punta Lividonia (Lam.5s47m16M) per rilevamento bussola Rilb = 107°.

Determinare la rotta vera Rv.

Rv = 058°

Prova di carteggio n. 26D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Regina" è in navigazione nei pressi del Promontorio dell'Argentario.

Alle ore 12^h18^m l'imbarcazione determina la propria posizione osservando simultaneamente il faro di Talamone (Lam.(2)10s30m15M) per rilevamento vero Rilv = 047° ed il Faro di P.ta Lividonia (Lam.5s47m16M) per rilevamento vero Rilv = 152° (punto A).

Dal punto A l'imbarcazione procede con prora vera Pv = 243° e con una velocità propulsiva Vp = 5 kn.

Alle ore 13^h30^m, al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 26',2 N - Long. 010° 58',8 E (punto B).

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente Dc.

Dc = 127°

Prova di carteggio n. 27D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 13^h00^m l'imbarcazione "Acrux" si trova sul punto di coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 32',4 N - Long. 010° 57',0 E (punto A).

Da tale posizione l'imbarcazione intende dirigere, con una velocità propulsiva Vp = 6 kn, sul punto B che si trova rilevando il Faro della Formica Grande (Lam.6s23m11M) per Rilv = E ad una di 4,6 miglia nautiche.

Considerando che in zona è presente una corrente di direzione Dc = 048° e velocità Vc = 2,2 kn, determinare l'ora di arrivo al punto B.

ora di arrivo 14^h47^m

Prova di carteggio n. 28D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Vega" è in navigazione a Nord dell'Isola del Giglio.

Alle ore 12^h00^m l'unità determina la propria posizione osservando il Faro di Formica Grande (Lam.6s23m11M) per rilevamento vero Rilv = 124° ad una distanza di 2,4 miglia nautiche (punto A).

Da tale posizione l'imbarcazione intende dirigere, con una velocità propulsiva Vp = 10 kn, sul punto B che si trova rilevando il Faro di Punta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) per rilevamento vero Rilv = 153° ad una distanza di 1 miglio nautico.

Considerando che in zona è presente una corrente di direzione Dc = 048° e velocità Vc = 2,2 kn, determinare l'ora di arrivo al punto B.

ora di arrivo 13^h23^m

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 29D (Carta nautica 5/D)

Nel 2009, alle ore 16^h45^m, l'imbarcazione "Schedir" naviga con una prora vera $P_v = 068^\circ$ alla velocità propulsiva $V_p = 8$ kn e determina la propria posizione osservando il Faro di Formica Grande (Lam.6s23m11M) per rilevamento vero $R_{lv} = 333^\circ$ ad una distanza di 2,1 miglia nautiche (punto A).
Da tale posizione l'imbarcazione intende dirigere verso il punto B di coordinate geografiche: Lat. $42^\circ 35',4$ N – Long. $011^\circ 03',4$ E.

Alle ore 17^h39^m, l'imbarcazione osserva il Faro di P.ta Lividonia (Lam.5s47m16M) per rilevamento vero $R_{lv} = 159^\circ$ ad una distanza minima dalla costa di 6 miglia nautiche.

Considerando che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 180^\circ$ e velocità $V_c = 3,2$ kn, determinare la rotta vera R_v .

$R_v = 092^\circ$

Prova di carteggio n. 30D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Essex" sta navigando da due ore diretta al porto di Talamone.

Alle ore 12^h00 determiniamo il punto nave con il GPS e ci accorgiamo di essere fuori rotta:

Punto nave A GPS Lat. $42^\circ 25',5$ N - Long. $010^\circ 51',1$ E;

Punto nave B stimato Lat. $42^\circ 26',6$ N - Long. $010^\circ 47',3$ E.

Imputando lo spostamento alla corrente, calcolare la velocità propulsiva V_p necessaria per arrivare alle ore 15^h00 al porto turistico di Talamone (simbolo).

$V_p = 4,2$ kn

Prova di carteggio n. 31D (Carta nautica 5/D)

Sono le ore 10^h00 e l'unità "Vega" si trova sul punto A in cui osserva simultaneamente il faro di Talamone per rilevamento vero $R_{lv} = 053^\circ$ e il faro di Punta Lividonia per rilevamento vero $R_{lv} = 150^\circ$.

Dal punto A, l'imbarcazione procede con prora vera $P_v = 230^\circ$ e con velocità propulsiva $V_p = 10$ nodi.

Dopo 45 minuti di navigazione, al fine di verificare gli elementi del moto presenti nella zona, l'unità determina la posizione (punto B) osservando sulla sua sinistra il faro di Punta del Fenaio con rilevamento polare $\rho = 030^\circ$ a una distanza di 3,5 miglia nautiche.

Il punto B non coincide con il punto stimato a quell'ora, imputiamo lo spostamento alla corrente. Determinare la velocità corrente V_c .

$V_c = 1,6$ kn

Prova di carteggio n. 32D (Carta nautica 5/D)

L'unità "Rigel" alle ore 10^h00 si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^\circ 30',6$ N e Long. $011^\circ 06',4$ E.

Si sta navigando seguendo una rotta vera $R_v = 300^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 7,2$ kn; sappiamo che nella zona insite una corrente con direzione corrente $D_c = 180^\circ$ e velocità corrente $V_c = 2$ kn.

Determinare la prora vera P_v .

$P_v = 313^\circ$

Prova di carteggio n. 33D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Regina" alle ore 08^h30^m si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^\circ 24',,3$ N - Long. $010^\circ 55',1$ E

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Stiamo navigando con velocità propulsiva $V_p = 7$ kn verso il punto B di coordinate Lat. $42^\circ 21',6$ N - Long. $010^\circ 59',4$ E. e nella zona è presente una corrente con direzione corrente D_c Nord e velocità $V_c = 1,5$ kn, determinare la prora vera P_v .

$P_v = 139^\circ$

Prova di carteggio n. 34D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 11^h00^m l'unità "Fru Fru" si trova nel punto nave A determinato con l'allineamento tra la Torre di Cala di Forno e il faro di Formica Grande e il rilevamento vero di Torre Poggio Raso Rilv = 098° .

Dal punto A si vuole raggiungere il punto B di coordinate geografiche Lat. $42^\circ 37',8$ N e Long. $010^\circ 50'$ E alle ore 12^h30^m .

Considerando che in zona è presente una corrente con direzione corrente $D_c = 145^\circ$ e velocità $V_c = 1.5$ kn, determinare la prora vera P_v .

$P_v = 289^\circ$

Prova di carteggio n. 35D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 10^h00^m l'imbarcazione "Italia" si trova nel punto A, e osserva il Fanale rosso del Porto di Piombino (Lam.r.5s8M) per rilevamento vero Rilv = 243° , ad una distanza dallo stesso di 0,4 miglia nautiche. Da questo punto l'imbarcazione dirige verso la Torre dello Scoglio dello Sparviero, in modo da giungere sul punto B di coordinate geografiche: Lat. $42^\circ 49',0$ N e Long. $010^\circ 41',4$ E, alle ore 10^h40^m .

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 192^\circ$ e velocità $V_c = 3$ kn, determinare la prora vera P_v .

$P_v = 130^\circ$

Prova di carteggio n. 36D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 03^h20^m l'imbarcazione "Pollux" parte dal punto A, situato sul rilevamento vero Rilv = N della Torre dello Scoglio dello Sparviero (P.ta Ala) ad una distanza di 3 miglia nautiche, e procede seguendo una prora vera $P_v = 161^\circ$ con una velocità propulsiva $V_p = 10$ kn. Alle ore 04^h26^m , al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la posizione osservando il Faro di Formica Grande (Lam.6s23m11M) per Rilv = 124° ad una distanza minima dalla costa di 2,4 miglia nautiche.

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$D_c = 049^\circ$

Prova di carteggio n. 37D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 18^h00^m l'unità "Kochab" sta navigando con prora vera $P_v = 076^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 7,1$ kn e si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 21',0$ N - Long. $009^\circ 57',0$ E.

Alle ore 18^h45^m il GPS fornisce le seguenti coordinate geografiche (punto B): Lat. $42^\circ 24',0$ N - Long. $010^\circ 05',1$ E.

Posto che in zona sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare la velocità della corrente V_c .

$V_c = 2,5$ kn

Prova di carteggio n. 38D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Deneb" si trova in navigazione ad Ovest dell'Isola del Giglio.

Alle ore 18^h00^m l'imbarcazione determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 22',3$ N - Long. $010^\circ 41',2$ E (punto A).

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta - carta nautica 5D)

Da tale posizione l'unità assume prora vera $P_v = 063^\circ$ ed una velocità propulsiva $V_p = 5$ kn.
Considerando che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = S$ e velocità $V_c = 1,5$ kn, l'imbarcazione "Deneb" naviga fino ad osservare il Faro di P.ta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) per rilevamento vero $R_{ilv} = 150^\circ$ (punto B), determinare l'ora di arrivo sul punto B.

ora di arrivo 19^h50^m

Prova di carteggio n. 39D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Bellatrix" è in navigazione a Nord dell'Isola di Montecristo e, alle ore 22^h00^m, determina la propria posizione osservando il "punto trigonometrico" di Monte della Fortezza per rilevamento vero $R_{ilv} = 160^\circ$, distanza di 3,9 miglia nautiche (punto A). Da tale posizione l'unità assume prora vera $P_v = 038^\circ$ ed una velocità propulsiva $V_p = 5$ kn.

Considerando che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 095^\circ$ e velocità $V_c = 2$ kn, determinare la velocità effettiva V_e .

$V_e = 6,3$ kn

PROBLEMI CARTEGGIO CORRENTI 5D CON TOLLERANZE

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DELLE CORRENTI (con tolleranze - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Daphne" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^{\circ} 51' N$ e Long. $010^{\circ} 16',9 E$.

Da questa posizione dirige sul punto B situato sul rilevamento vero Rilv = 127° del Monumento di Capo della Vita, distanza dal monumento 2,9 miglia nautiche.

Posto che in zona è presente una corrente con direzione della corrente $D_c = 180^{\circ}$ e velocità della corrente $V_c = 2$ kn, indicare la velocità propria V_p da impostare per raggiungere il punto B in 30 minuti.

$$V_p = 9 \div 11 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 2A (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Fru Fru" è in navigazione a largo dell'Isola d'Elba e, alle ore 08^h30^m , determina la propria posizione osservando il Faro di P.ta Polveraia (Lam.L.(3)15s52m16M) per rilevamento vero Rilv = 112° ad una distanza di 1,8 miglia nautiche (punto A).

Dal punto A l'unità procede con prora vera $P_v = 350^{\circ}$ e con una velocità propulsiva $V_p = 8,5$ kn.

Alle ore 09^h18^m , al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $42^{\circ} 53',0 N$ - Long. $010^{\circ} 00',0 E$ (punto B).

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$$D_c = 221^{\circ} \div 227^{\circ}$$

Prova di carteggio n. 3A (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Europa" naviga da 1^h15^m a Nord dell'isola d'Elba e il solcometro a elica segna una velocità propulsiva $V_p = 5$ kn. Ci troviamo sull'allineamento Scoglietto – Faro di Portoferraio a una distanza di 3 miglia nautiche da Scoglietto e decidiamo di dirigere per il porticciolo turistico di Salivoli. Dato che il punto nave stimato si trova a 2,5 miglia nautiche a Sud Ovest del punto nave calcolato, imputiamo questo spostamento alla presenza di una corrente. Calcolare il tempo necessario per raggiungere il porticciolo di Salivoli.

$$\text{Tempo di navigazione } 1^h14^m \div 1^h20^m$$

Prova di carteggio n. 4A (Carta nautica 5/D)

Alle ore 08^h30^m l'imbarcazione "Italia" sta navigando con prora vera $P_v = 260^{\circ}$ e velocità propulsiva $V_p = 6,5$ kn e si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^{\circ} 41' N$ - Long. $010^{\circ} 28',4 E$.

Alle ore 09^h40^m si trova sul punto B dal quale si osserva Punta Morcone per rilevamento vero Rilv = 035° e il Faro di Capo di Poro per rilevamento vero Rilv = 310° . Posto che in zona sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$$D_c = 027^{\circ} \div 033^{\circ}$$

Prova di carteggio n. 5A (Carta nautica 5/D)

Alle ore 08^h00^m l'imbarcazione "Nausicaa" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^{\circ} 50' N$ - Long. $010^{\circ} 00' E$

Da tale posizione, l'unità si dirige a Punta Falcone, dove si deve arrivare alle ore 11^h30^m .

Alle ore 09^h30^m , al fine di verificare la presenza di elementi perturbatori del moto, l'imbarcazione stabilisce la sua posizione (punto B), attraverso l'osservazione dei seguenti rilevamenti:

Rilv = 130° del traliccio Monte Poppe (Ovest Portoferraio);

Rilv = 203° del Faro di Punta Polveraia.

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con tolleranze - carta nautica 5D)

Determinare la direzione corrente D_c .

$$D_c = 288^\circ \div 294^\circ$$

Prova di carteggio n. 6A (Carta nautica 5/D)

Alle ore 10^h00^m l'unità "Acrux" si trova nel punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42° 39' N - Long. 010° 12',7 E

Dal punto A si intende raggiungere Punta di Fetovaia con una velocità propria $V_p = 4$ kn.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 270^\circ$ e velocità $V_c = 2$ nodi, determinare l'ora di arrivo.

$$\text{Ora di arrivo } 11^{\text{h}}05^{\text{m}} \div 11^{\text{h}}11^{\text{m}}$$

Prova di carteggio n. 7B (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Ester" alle ore 09^h00^m parte da Scoglio dello Sparviero con prora bussola $P_b = 163^\circ$ (variazione magnetica $- 3^\circ$) e una velocità propria $V_p = 6$ kn.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = \text{Nord Ovest}$ e velocità $V_c = 2$ kn, determinare le coordinate del punto nave B alle ore 11^h 00^m.

$$\text{Lat. } 42^\circ 39',1 \text{ N} \div 42^\circ 39',7 \text{ N} \quad \text{Long. } 010^\circ 44',2 \text{ E} \div 010^\circ 44',8 \text{ E}$$

Prova di carteggio n. 8B (Carta nautica 5/D)

L'unità "Kochab" alle ore 10:00 si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42°40' N - Long 010°40' E

diretta verso il porto turistico di Castiglione della Pescaia (fanali) con una velocità propria $V_p = 6$ kn.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 059^\circ$ e velocità $V_c = 2$ kn, determinare l'ora di arrivo.

$$\text{Ora arrivo } 11^{\text{h}}19^{\text{m}} \div 11^{\text{h}}24^{\text{m}}$$

Prova di carteggio n. 9B (Carta nautica 5/D)

Il M/Y "Nubian" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42°44',9 N - Long. 010°40' E

diretta verso la torretta Carbonifera di Follonica, si pianifica la navigazione per arrivare a destinazione in 2 ore.

Considerando che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 220^\circ$ e velocità $V_c = 1,5$ kn, indicare la prora bussola P_b da tenere. (declinazione 2°E, deviazione. 3°W)

$$P_b = 008^\circ \div 014^\circ$$

Prova di carteggio n. 10B (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Cassiopea" alle ore 11^h00 si trova nel punto A situato 4 miglia nautiche a Sud Ovest del serbatoio di Marina di Grosseto.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = \text{Est}$ e velocità $V_c = 2$ kn; abbiamo pianificato di seguire una rotta vera $R_v = 302^\circ$ e di impostare una velocità propulsiva $V_p = 8$ kn.

Calcolare l'ora in cui rileveremo al traverso lo Scoglio dello Sparviero.

$$\text{Ora del traverso } 12^{\text{h}}50^{\text{m}} \div 12^{\text{h}}57^{\text{m}}$$

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con tolleranze - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 11B (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Venus" si trova alle ore 10^h00 nel punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42°50' N - Long 010°38',5 E

procede con una prora vera $P_v = 141^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

A seguito di un controllo della posizione, alle ore 11^h30^m si determina il punto nave B eseguendo simultaneamente due rilevamenti veri:

fanali di Castiglione della Pescaia $R_{lv} = 080^\circ$

Punta Ala $R_{lv} = 330^\circ$.

Determinare il valore della direzione della corrente D_c .

$$D_c = 359^\circ \div 005^\circ$$

Prova di carteggio n. 12C (Carta nautica 5/D)

Il M/Y "Nubian", in navigazione a sud dell'isola di Pianosa, alle ore 12^h42^m si trova sul punto A dal quale osserva il Fumaiolo di Punta Brigantina per rilevamento vero $R_{lv} = 022^\circ$ e la Torre di Cala della Ruta per rilevamento vero $R_{lv} = 323^\circ$.

Da questa posizione il M/Y procede per rotta vera $R_v = 202^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 16$ kn. Alle ore 13^h12^m l'apparato GPS fornisce le seguenti coordinate geografiche del punto B: Lat. 42° 24',1 N - Long. 010° 00',0 E.

Posto che in zona sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare la velocità della corrente V_c .

$$V_c = 2,9 \div 3,5 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 13C (Carta nautica 5/D)

Nel 2008, l'imbarcazione "Cassiopea", naviga con rotta vera $R_v = 307^\circ$. Alle ore 16^h10^m, osserva il Faro dello Scoglio Africa (Lam.5s19m12M) per rilevamento vero $R_{lv} = SW$ ad una distanza di 3 miglia nautiche (punto A). Dal punto A decide di accostare a dritta per dirigere in direzione del Fumaiolo di Punta Brigantina (Isola Pianosa), impostando una velocità propria $V_p = 6$ kn.

A seguito di un controllo della posizione, alle ore 17^h00^m si determina il punto nave B situato sul rilevamento vero $R_{lv} = 339^\circ$ del Fumaiolo di P.ta Brigantina ad una distanza di 4,5 miglia.

Posto, quindi, che dal punto A sono cambiati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$$D_c = 039^\circ \div 045^\circ$$

Prova di carteggio n. 14C (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Sa Manna" alle ore 23^h40^m si trova in navigazione sul punto A (rilevamento vero $R_{lv} = 310^\circ$ del Faro Scoglio Africa (Lam.5s19m12M) - distanza 3,3 miglia nautiche) e procede con prora vera $P_v = 356^\circ$ e con velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

Alle ore 01^h22^m, al fine di verificare gli elementi del moto, l'imbarcazione determina al GPS la sua posizione geografica (punto B): Lat. 42° 32',9 N - Long. 010° 06',0 E

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$$D_c = 353^\circ \div 359^\circ$$

Prova di carteggio n. 15C (Carta nautica 5/D)

Nel 2008 l'imbarcazione "Merak" è in navigazione nei pressi dell'Isola di Montecristo.

Alle ore 00^h20^m l'unità determina la propria posizione osservando il Faro di Scoglio Africa (Lam.5s19m12M) per rilevamento vero $R_{lv} = 238^\circ$ ad una distanza di 3 miglia nautiche (punto A).

Dal punto A, l'imbarcazione procede con prora vera $P_v = 035^\circ$ e con una velocità propulsiva $V_p = 3,5$ kn.

PROBLEMI DELLE CORRENTI (con tolleranze - carta nautica 5D)

Alle ore 02^h30^m, al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 42°31',5 N – Long. 010°15',3 E (punto B)
Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la velocità della corrente V_c .

$$V_c = 1 \div 1,6 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 16C (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Sanvito" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42° 30' N - Long. 010° 18',5 E.

Si naviga per raggiungere in 30 minuti il punto B di coordinate Lat. 42° 34',2 N e Long. 010° 25' E.

Considerando che in zona è presente una corrente con direzione corrente D_c Nord e velocità V_c 4 kn, calcolare la velocità propulsiva V_p necessaria per detta navigazione.

$$V_p = 10,3 \div 10,9 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 17C (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Nuraghe" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42°33',4 N - Long. 010° 12',8 E.

Si naviga con rotta vera $R_v = 253^\circ$ e velocità effettiva $V_e = 5$ kn.

Considerando che in zona insiste una corrente con direzione corrente $D_c = 190^\circ$ e velocità $V_c = 1$ kn, calcolare la velocità propulsiva V_p .

$$V_p = 4,3 \div 4,9 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 18C (Carta nautica 5/D)

Il M/Y "Tempest" si trova alle ore 10^h00^m sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42°25' N - Long. 010° 14',6 E.

Siamo in navigazione con prora vera $P_v = 055^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Considerando che in zona è presente una corrente direzione corrente $D_c = \text{Nord}$ e velocità $V_c = 1.5$ kn, determinare la rotta vera R_v .

$$R_v = 043^\circ \div 049^\circ$$

Prova di carteggio n. 19C (Carta nautica 5/D)

L'unità "Mars" alle ore 09^h00^m si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. 42°30' N e Long. 010°20'E.

Si naviga con prora vera $P_v = 263^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Alle ore 10^h40^m si determina il punto nave B eseguendo simultaneamente due rilevamenti veri:

faro di Pianosa $R_{lv} = 345^\circ$

faro Scoglio Africa $R_{lv} = 210^\circ$.

Determinare il valore della velocità corrente V_c .

$$V_c = 0,9 \div 1,5 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 20C (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Sa Manna" parte da Scoglio Africa e naviga con prora vera $P_v = 014^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 11$ kn.

Considerando che in zona è presente una corrente direzione corrente $D_c = 140^\circ$ e velocità $V_c = 2$ kn, determinare il valore della velocità effettiva V_e .

PROBLEMI DELLE CORRENTI (con tolleranze - carta nautica 5D)

$$V_e = 9,5 \div 10,1 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 21D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Sanvito", alle ore 13^h00^m, si trova sul punto nave A da cui osserva il Faro dell'Isola di Pianosa (Lam.(2)10s42m18M) per rilevamento vero Rilv = 246° distanza 3,2 miglia nautiche, da tale posizione si dirige con velocità propulsiva $V_p = 4,8 \text{ kn}$ verso il punto B avente coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 23',3 N - Long. 010° 05',9 E.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 280^\circ$ e velocità $V_c = 1,5 \text{ kn}$, determinare il valore della prora vera P_v .

$$P_v = 171^\circ \div 177^\circ$$

Prova di carteggio n. 22D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 09^h30^m l'imbarcazione "Nuraghe", navigando a S del Promontorio dell'Argentario, determina la propria posizione sul punto A, osservando simultaneamente la Torre di Punta Avoltore (Promontorio Argentario) per rilevamento vero Rilv = 030° e la Torre di Punta di Torre Ciana (Promontorio Argentario) per rilevamento vero Rilv = 321°.

Deve raggiungere il punto B situato a 3 miglia nautiche a N dal Faro di Punta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) (Isola del Giglio). L'ora stimata di arrivo (ETA) è fissata per le ore 11^h00^m.

Considerato che in zona agisce una corrente di direzione $D_c = 158^\circ$ e velocità $V_c = 2 \text{ kn}$, determinare la prora vera P_v .

$$P_v = 277^\circ \div 303^\circ$$

Prova di carteggio n. 23D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Jupiter", alle ore 09^h45^m, si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 23',2 N - Long. 010° 56',8 E.

Da tale punto A procede con velocità propulsiva $V_p = 7 \text{ kn}$ verso il punto B situato sul rilevamento vero Rilv = 305° del Faro Talamone (Lam.(2)10s30m15M) ad una distanza di 0,5 miglia nautiche.

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 075^\circ$ e velocità $V_c = 3 \text{ kn}$, determinare l'ora di arrivo sul punto B

$$\text{ora di arrivo } 11^{\text{h}}06^{\text{m}} \div 11^{\text{h}}12^{\text{m}}$$

Prova di carteggio n. 24D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Aldebaran" è in navigazione nei pressi del Promontorio dell'Argentario e, alle ore 11^h30^m, determina la propria posizione osservando il Faro di P.ta Lividonia (Lam.5s47m16M) per Rilv = S ad una distanza di 2,2 miglia nautiche (punto A).

Dal punto A, l'imbarcazione procede con prora vera $P_v = 292^\circ$ e con una velocità propulsiva $V_p = 6 \text{ kn}$.

Alle ore 13^h00^m, al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 32',4 N - Long. 010° 57',0 E (punto B).

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la velocità corrente V_c .

$$V_c = 0,7 \text{ kn} \div 1,3 \text{ kn}$$

PROBLEMI DELLE CORRENTI (con tolleranze - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 25D (Carta nautica 5/D)

Nell'anno 2000, l'imbarcazione "Rigel" alle ore 19^h40^m si trova sul punto A individuato dall'intersezione del rilevamento vero Rilv = 119° del Faro di P.ta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) (Isola del Giglio) e la batimetrica dei 200 metri.

Dal punto A, l'imbarcazione procede con prora bussola Pb = 069° (deviazione letta nella tabella di bordo $\delta = -4^\circ$) e con velocità propulsiva Vp = 6 kn verso il punto B, situato a 0,5 miglia nautiche a S del Faro di Talamone (Lam.(2)10s30m15M).

Il valore di declinazione nel 1994 è: 0° 30' E (variazione annua 7' E)

Alle ore 21^h00^m, al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la posizione (punto C) osservando simultaneamente il Faro di P.ta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) per rilevamento bussola Rilb = 195° e il Faro di Punta Lividonia (Lam.5s47m16M) per rilevamento bussola Rilb = 107°.

Determinare la rotta vera Rv.

$$Rv = 055^\circ \div 061^\circ$$

Prova di carteggio n. 26D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Regina" è in navigazione nei pressi del Promontorio dell'Argentario.

Alle ore 12^h18^m l'imbarcazione determina la propria posizione osservando simultaneamente il faro di Talamone (Lam.(2)10s30m15M) per rilevamento vero Rilv = 047° ed il Faro di P.ta Lividonia (Lam.5s47m16M) per rilevamento vero Rilv = 152° (punto A).

Dal punto A l'imbarcazione procede con prora vera Pv = 243° e con una velocità propulsiva Vp = 5 kn.

Alle ore 13^h30^m, al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 26',2 N - Long. 010° 58',8 E (punto B).

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente Dc.

$$Dc = 124^\circ \div 130^\circ$$

Prova di carteggio n. 27D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 13^h00^m l'imbarcazione "Acrux" si trova sul punto di coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 32',4 N - Long. 010° 57',0 E (punto A).

Da tale posizione l'imbarcazione intende dirigere, con una velocità propulsiva Vp = 6 kn, sul punto B che si trova rilevando il Faro della Formica Grande (Lam.6s23m11M) per Rilv = E ad una di 4,6 miglia nautiche.

Considerando che in zona è presente una corrente di direzione Dc = 048° e velocità Vc = 2,2 kn, determinare l'ora di arrivo al punto B.

$$\text{ora di arrivo } 14^{\text{h}}44^{\text{m}} \div 14^{\text{h}}50^{\text{m}}$$

Prova di carteggio n. 28D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Vega" è in navigazione a Nord dell'Isola del Giglio.

Alle ore 12^h00^m l'unità determina la propria posizione osservando il Faro di Formica Grande (Lam.6s23m11M) per rilevamento vero Rilv = 124° ad una distanza di 2,4 miglia nautiche (punto A).

Da tale posizione l'imbarcazione intende dirigere, con una velocità propulsiva Vp = 10 kn, sul punto B che si trova rilevando il Faro di Punta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) per rilevamento vero Rilv = 153° ad una distanza di 1 miglio nautico.

Considerando che in zona è presente una corrente di direzione Dc = 048° e velocità Vc = 2,2 kn, determinare l'ora di arrivo al punto B.

$$\text{ora di arrivo } 13^{\text{h}}20^{\text{m}} \div 13^{\text{h}}26^{\text{m}}$$

PROBLEMI DELLE CORRENTI (con tolleranze - carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 29D (Carta nautica 5/D)

Nel 2009, alle ore 16^h45^m, l'imbarcazione "Schedir" naviga con una prora vera $P_v = 068^\circ$ alla velocità propulsiva $V_p = 8$ kn e determina la propria posizione osservando il Faro di Formica Grande (Lam.6s23m11M) per rilevamento vero $R_{lv} = 333^\circ$ ad una distanza di 2,1 miglia nautiche (punto A).

Da tale posizione l'imbarcazione intende dirigere verso il punto B di coordinate geografiche: Lat. $42^\circ 35',4$ N – Long. $011^\circ 03',4$ E.

Alle ore 17^h39^m, l'imbarcazione osserva il Faro di P.ta Lividonia (Lam.5s47m16M) per rilevamento vero $R_{lv} = 159^\circ$ ad una distanza minima dalla costa di 6 miglia nautiche.

Considerando che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 180^\circ$ e velocità $V_c = 3,2$ kn, determinare la rotta vera R_v .

$$R_v = 089^\circ \div 095^\circ$$

Prova di carteggio n. 30D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Essex" sta navigando da due ore diretta al porto di Talamone.

Alle ore 12^h00 determiniamo il punto nave con il GPS e ci accorgiamo di essere fuori rotta:

Punto nave A GPS Lat. $42^\circ 25',5$ N - Long. $010^\circ 51',1$ E;

Punto nave B stimato Lat. $42^\circ 26',6$ N - Long. $010^\circ 47',3$ E.

Imputando lo spostamento alla corrente, calcolare la velocità propulsiva V_p necessaria per arrivare alle ore 15^h00 al porto turistico di Talamone (simbolo).

$$V_p = 3,9 \div 4,5 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 31D (Carta nautica 5/D)

Sono le ore 10^h00 e l'unità "Vega" si trova sul punto A in cui osserva simultaneamente il faro di Talamone per rilevamento vero $R_{lv} = 053^\circ$ e il faro di Punta Lividonia per rilevamento vero $R_{lv} = 150^\circ$.

Dal punto A, l'imbarcazione procede con prora vera $P_v = 230^\circ$ e con velocità propulsiva $V_p = 10$ nodi.

Dopo 45 minuti di navigazione, al fine di verificare gli elementi del moto presenti nella zona, l'unità determina la posizione (punto B) osservando sulla sua sinistra il faro di Punta del Fenaio con rilevamento polare $\rho = 030^\circ$ a una distanza di 3,5 miglia nautiche.

Il punto B non coincide con il punto stimato a quell'ora, imputiamo lo spostamento alla corrente. Determinare la velocità corrente V_c .

$$V_c = 1,3 \div 1,9 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 32D (Carta nautica 5/D)

L'unità "Rigel" alle ore 10^h00 si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^\circ 30',6$ N e Long. $011^\circ 06',4$ E.

Si sta navigando seguendo una rotta vera $R_v = 300^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 7,2$ kn; sappiamo che nella zona insite una corrente con direzione corrente $D_c = 180^\circ$ e velocità corrente $V_c = 2$ kn.

Determinare la prora vera P_v .

$$P_v = 310^\circ \div 316^\circ$$

Prova di carteggio n. 33D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Regina" alle ore 08^h30^m si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^\circ 24',3$ N - Long. $010^\circ 55',1$ E

PROBLEMI DELLE CORRENTI (con tolleranze - carta nautica 5D)

Stiamo navigando con velocità propulsiva $V_p = 7$ kn verso il punto B di coordinate Lat. $42^\circ 21',6$ N - Long. $010^\circ 59',4$ E. e nella zona è presente una corrente con direzione corrente D_c Nord e velocità $V_c = 1,5$ kn, determinare la prora vera P_v .

$$P_v = 136^\circ \div 142^\circ$$

Prova di carteggio n. 34D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 11^h00^m l'unità "Fru Fru" si trova nel punto nave A determinato con l'allineamento tra la Torre di Cala di Forno e il faro di Formica Grande e il rilevamento vero di Torre Poggio Raso $Ril_v = 098^\circ$.

Dal punto A si vuole raggiungere il punto B di coordinate geografiche Lat. $42^\circ 37',8$ N e Long. $010^\circ 50'$ E alle ore 12^h30^m .

Considerando che in zona è presente una corrente con direzione corrente $D_c = 145^\circ$ e velocità $V_c = 1.5$ kn, determinare la prora vera P_v .

$$P_v = 287^\circ \div 292^\circ$$

Prova di carteggio n. 35D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 10^h00^m l'imbarcazione "Italia" si trova nel punto A, e osserva il Fanale rosso del Porto di Piombino (Lam.r.5s8M) per rilevamento vero $Ril_v = 243^\circ$, ad una distanza dallo stesso di 0,4 miglia nautiche. Da questo punto l'imbarcazione dirige verso la Torre dello Scoglio dello Sparviero, in modo da giungere sul punto B di coordinate geografiche: Lat. $42^\circ 49',0$ N e Long. $010^\circ 41',4$ E, alle ore 10^h40^m .

Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 192^\circ$ e velocità $V_c = 3$ kn, determinare la prora vera P_v .

$$P_v = 127^\circ \div 133^\circ$$

Prova di carteggio n. 36D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 03^h20^m l'imbarcazione "Pollux" parte dal punto A, situato sul rilevamento vero $Ril_v = N$ della Torre dello Scoglio dello Sparviero (P.ta Ala) ad una distanza di 3 miglia nautiche, e procede seguendo una prora vera $P_v = 161^\circ$ con una velocità propulsiva $V_p = 10$ kn. Alle ore 04^h26^m , al fine di verificare gli elementi del moto presenti in zona, l'unità determina la posizione osservando il Faro di Formica Grande (Lam.6s23m11M) per $Ril_v = 124^\circ$ ad una distanza minima dalla costa di 2,4 miglia nautiche.

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$$D_c = 046^\circ \div 052^\circ$$

Prova di carteggio n. 37D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 18^h00^m l'unità "Kochab" sta navigando con prora vera $P_v = 076^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 7,1$ kn e si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 21',0$ N - Long. $009^\circ 57',0$ E.

Alle ore 18^h45^m il GPS fornisce le seguenti coordinate geografiche (punto B): Lat. $42^\circ 24',0$ N - Long. $010^\circ 05',1$ E.

Posto che in zona sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare la velocità della corrente V_c .

$$V_c = 2,2 \div 2,8 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 38D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Deneb" si trova in navigazione ad Ovest dell'Isola del Giglio.

Alle ore 18^h00^m l'imbarcazione determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 22',3$ N - Long. $010^\circ 41',2$ E (punto A).

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con tolleranze - carta nautica 5D)

Da tale posizione l'unità assume prora vera $P_v = 063^\circ$ ed una velocità propulsiva $V_p = 5$ kn.
Considerando che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = S$ e velocità $V_c = 1,5$ kn, l'imbarcazione "Deneb" naviga fino ad osservare il Faro di P.ta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) per rilevamento vero $R_{ilv} = 150^\circ$ (punto B), determinare l'ora di arrivo sul punto B.

ora di arrivo $19^h 47^m \div 19^h 53^m$

Prova di carteggio n. 39D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Bellatrix" è in navigazione a Nord dell'Isola di Montecristo e, alle ore $22^h 00^m$, determina la propria posizione osservando il "punto trigonometrico" di Monte della Fortezza per rilevamento vero $R_{ilv} = 160^\circ$, distanza ~~minima dalla costa~~ di 3,9 miglia nautiche (punto A). Da tale posizione l'unità assume prora vera $P_v = 038^\circ$ ed una velocità propulsiva $V_p = 5$ kn.

Considerando che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 095^\circ$ e velocità $V_c = 2$ kn, determinare la velocità effettiva V_e .

$V_e = 6 \div 6,6$ kn

PROBLEMI CARTEGGIO
NAVIGAZIONE COSTIERA
5D
CON SOLUZIONE ESATTA

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con soluzione esatta – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 5/D)

In navigazione ad Ovest dell'Isola d'Elba con prora bussola $P_b = 350^\circ$ (declinazione $d = 1^\circ E$, deviazione $\delta = 0^\circ$), con una velocità propulsiva $V_p = 9$ kn, rileviamo il faro di Punta Polveraia:
alle ore 12^h00^m Rilb = 075° ;
alle ore 12^h20^m Rilb = 125° .
Determinare il punto nave delle ore 12^h20^m .

Lat. $42^\circ49',9$ N Long. $010^\circ02',3$ E

Prova di carteggio n. 2A (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Nord dell'Isola d'Elba con una prora bussola $P_b = 086^\circ$ (declinazione $d = 2^\circ W$, deviazione $\delta = -2^\circ$) con velocità propulsiva $V_p = 5$ kn.
Alle ore 17^h00^m rileviamo il faro di Scoglietto per rilevamento bussola Rilb = 164° e dopo 18 minuti di navigazione per il rilevamento bussola Rilb = 194° .
Determinare le coordinate del punto nave delle ore 17^h18^m .

Lat. $42^\circ52',5$ N Long $010^\circ20',6$ E

Prova di carteggio n. 3A (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud dell'isola d'Elba con prora bussola $P_b = 104^\circ$ (variazione magnetica $V = 4^\circ W$) e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.
Si osserva un faro sulla costa che emette un lampo di luce ogni 5 secondi e lo si rileva per i seguenti rilevamenti bussola:
alle ore 01^h50^m per Rilb = 046°
alle ore 02^h20^m per Rilb = 009°
alle ore 03^h05^m per Rilb = 321°
Determinare le coordinate del punto nave alle ore 03^h05^m .

Lat. $42^\circ39',0$ N Long $010^\circ20',1$ E

Prova di carteggio n. 4A (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Ovest dell'Isola d'Elba con prora vera $P_v = 355^\circ$ (variazione magnetica $V_m = -5^\circ$) e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.
Alle ore 10^h00^m si rileva Punta Nera (Ovest Isola d'Elba) per rilevamento bussola Rilb = 045° , alle ore 10^h30^m si rileva la stessa punta per rilevamento bussola Rilb = 100° .
Determinare le coordinate del punto nave alle ore 10^h30^m .

Lat $42^\circ46',2$ N Long $010^\circ02',7$ E

Prova di carteggio n. 5A (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS Lat. $42^\circ40'$ N e Long. $010^\circ00'$ E con rotta vera $R_v = 350^\circ$ (variazione magnetica $V = 2^\circ W$) e una velocità propulsiva $V_p = 12,4$ kn.
Alle ore 13^h45^m si esegue il rilevamento bussola Rilb = 052° del faro di Punta Polveraia (Ovest Isola d'Elba);
alle ore 14^h00^m si esegue il rilevamento bussola Rilb = 083° dello stesso faro.
Determinare le coordinate del punto nave delle ore 14^h00^m .

Lat. $42^\circ46',9$ N Long. $009^\circ59',9$ E

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con soluzione esatta – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 6A (Carta nautica 5/D)

Alle ore 09^h 15^m l'imbarcazione "Vega" si trova nella posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 45',0 N - Long. 010° 01',7 E (punto A) e sta navigando con una velocità effettiva $V_e = 6$ kn.
Alla medesima ora riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Serenity" per avaria.
Tale imbarcazione, che sta navigando con rotta vera $R_v = 240^\circ$ con velocità effettiva $V_e = 4$ kn, comunica la propria posizione, individuata dalle seguenti coordinate geografiche Lat. 42° 55' N - Long. 010° 12' E (punto B).
L'imbarcazione "Vega" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza senza variare la velocità.

Determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. 42° 52',8 N - Long. 010° 06' E

Prova di carteggio n. 7B (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud di Castiglione della Pescaia con una prora bussola $P_b = 281^\circ$ (declinazione $d = 3^\circ E$, deviazione $\delta = -4^\circ$) e velocità propulsiva $V_p = 12$ kn.

Vogliamo verificare il punto nave costiero eseguendo alle ore 11^h00^m il rilevamento bussola $R_{ilb} = 046^\circ$ dei fanali di Castiglione della Pescaia e dopo 30 minuti un rilevamento bussola $R_{ilb} = 351^\circ$ dello Scoglio Sparviero.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 11^h30^m.

Lat. 42°45',7 N Long. 010°43',3 E

Prova di carteggio n. 8B (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud di Punta Ala con partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. 42°40' N e Long. 010°50' E con una prora vera $P_v = 315^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn (declinazione $d = 2^\circ W$, deviazione $\delta = -2^\circ$).

Si rileva il faro di Punta Ala alle ore 10^h00^m per rilevamento bussola $R_{ilb} = 034^\circ$ e dopo mezz'ora di navigazione sempre lo stesso faro per rilevamento bussola $R_{ilb} = 074^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 10^h30^m.

Lat. 42°46',7 N Long. 010°38',2 E

Prova di carteggio n. 9B (Carta nautica 5/D)

Partenza da Castiglione della Pescaia con una prora bussola $P_b = 271^\circ$ (variazione magnetica $V = 1^\circ W$) e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Alle ore 15^h00^m si esegue un rilevamento bussola $R_{ilb} = 351^\circ$ con Passo Peroni e alle ore 15^h34^m con Scoglio Sparviero un rilevamento bussola $R_{ilb} = 021^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 15^h34^m.

Lat. 42°46',8 N Long. 010°42',2 E

Prova di carteggio n. 10B (Carta nautica 5/D)

Il giorno 5 Gennaio 2021 siamo in navigazione nel golfo di Follonica con prora bussola $P_b = 197^\circ$ (deviazione $\delta = 1^\circ E$) e velocità propulsiva $V_p = 9$ kn.

Il valore della declinazione magnetica anno 2016:

$d = 1^\circ 30' E$ variazione annua $6' E$.

Alle ore 09^h00^m si rileva Punta Martina per rilevamento bussola $R_{ilb} = 097^\circ$;

alle ore 09^h10^m si rileva il faro di Punta Ala per rilevamento bussola $R_{ilb} = 147^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 09^h10^m.

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con soluzione esatta – carta nautica 5D)

Lat. 42°50',5 N Long. 010°42',2 E

Prova di carteggio n. 11B (Carta nautica 5/D)

Partenza da Scoglio dello Sparviero con una rotta vera $R_v = 130^\circ$ e una velocità propria $V_p = 6$ kn.
Si vuole determinare il punto nave A eseguendo alle ore 10^h00^m con i fanali di Castiglione della Pescaia un rilevamento vero $R_{ilv} = 041^\circ$ e alle ore 10^h20^m con Serbatoio Marina di Grosseto un rilevamento vero $R_{ilv} = 080^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 10^h20^m.

Lat. 42°42',1 N Long. 010°52',1 E

Prova di carteggio n. 12C (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud dell'Isola di Pianosa con prora bussola $P_b = 265^\circ$ (declinazione $d = 3^\circ W$, deviazione $\delta = 0^\circ$) e velocità propria $V_p = 5$ kn.

Vogliamo determinare il punto nave costiero A eseguendo alle ore 10^h00^m un rilevamento bussola di Punta Brigantina $R_{ilb} = 315^\circ$ e dopo 36 minuti di navigazione di Torre Cala della Ruta un rilevamento bussola $R_{ilb} = 350^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 10^h36^m.

Lat. 42°31',7 N Long. 010°04',1 E

Prova di carteggio n. 13C (Carta nautica 5/D)

Nel dicembre 2008, alle ore 10^h18^m, l'imbarcazione "Mizar" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 34',5 N Long. 010° 08',5 E.

Non essendo presenti in zona elementi perturbatori del moto, si intende procedere per passare a 2,6 miglia nautiche al traverso a dritta del Faro dello Scoglio Africa (Lam.5s19m12M) ad una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn (punto C). Il valore di declinazione nel 1994 è: $0^\circ 20' E$ (variazione annua $7' E$).

Determinare il valore della prora bussola P_b .

$P_b = 179^\circ$

Prova di carteggio n. 14C (Carta nautica 5/D)

Nel novembre 2009, alle ore 16^h00^m, l'unità "Mars" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 33',0 N e Long. 009° 56',0 E.

Non essendo presenti in zona elementi perturbatori del moto, si intende passare a 3,1 miglia nautiche al traverso a dritta del Faro Scoglio Africa (Lam.5s19m12M) ad una velocità propulsiva $V_p = 9$ kn.

Il valore di declinazione nel 1994 è: $0^\circ 20' E$ (variazione annua $7' E$).

Determinare il valore della prora bussola P_b .

$P_b = 135^\circ$

Prova di carteggio n. 15C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A situato a 6 miglia nautiche da Scoglio Africa sul rilevamento vero $R_{ilv} = 171^\circ$. Da tale posizione dirigiamo sul punto B di coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 37',6 N e Long. 010° 10' E con velocità propulsiva $V_p = 12$ kn.

Alle ore 10^h00^m rileviamo il faro dell'Isola di Pianosa con un rilevamento polare a sinistra $\varrho = -045^\circ$, dopo 15 minuti di navigazione rileviamo lo stesso faro per un rilevamento polare a sinistra $\varrho = -125^\circ$.

Determinare il punto nave delle ore 10^h15^m.

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con soluzione esatta – carta nautica 5D)

Lat. 42°35',4 N Long. 010°08',7 E

Prova di carteggio n. 16C (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud dell'isola di Pianosa con rotta vera $R_v = 090^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.
Si vuole determinare il punto nave A eseguendo alle ore 12^h00^m con Torre Cala della Ruta un rilevamento vero $R_{lv} = 030^\circ$ e alle ore 12^h50^m un rilevamento vero $R_{lv} = 330^\circ$ con faro di Isola Pianosa.
Determinare le coordinate del punto nave delle ore 12^h50^m.

Lat. 42°32',0 N Long. 010°08',2 E

Prova di carteggio n. 17C (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud Sud Est dell'Isola di Pianosa con prora bussola $P_b = 065^\circ$ (declinazione $d = 1^\circ$ E, deviazione $\delta = +4^\circ$) e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.
Alle ore 10^h00^m rileviamo con grafometro semicircolare la Torre di Cala della Ruta con rilevamento polare sin. $\rho = -118^\circ$ e alle ore 10^h14^m l'Isola La Scola con rilevamento polare sin. $\rho = -098^\circ$.
Determinare le coordinate del punto nave delle ore 10^h14^m.

Lat. 42° 33',3 N Long. 010° 07',6 E

Prova di carteggio n. 18C (Carta nautica 5/D)

Il giorno 8 Gennaio 2021 siamo in navigazione ad Est dell'Isola Pianosa con prora bussola $P_b = 042^\circ$ (deviazione $\delta = 1^\circ$ E) e velocità propulsiva $V_p = 12$ kn.
Il valore della declinazione magnetica anno 2018:
 $d = 2^\circ 45'$ W variazione annua $5'$ W.
Alle ore 11^h45^m si rileva Punta Brigantina per rilevamento bussola $R_{lb} = 277^\circ$;
alle ore 11^h50^m si rileva Punta del Grottone per rilevamento bussola $R_{lb} = 307^\circ$.
Determinare le coordinate del Punto nave delle ore 11^h50^m.

Lat. 42°34',7 N Long. 010° 09',7 E

Prova di carteggio n. 19D (Carta nautica 5/D)

Partenza da Punta del Fenaio diretti a Talamone (faro) con una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn (declinazione $d = 1^\circ$ W, deviazione $\delta +5^\circ$).
Alle ore 10.00 rileviamo il faro di Punta Lividonia per un primo $R_{lb} 096^\circ$, dopo 20 minuti di navigazione lo rileviamo con un secondo $R_{lb} 131^\circ$.
Determinare le coordinate del punto nave costiero delle ore 10:20.

Lat. 42°28',7 N Long. 011°03',7 E

Prova di carteggio n. 20D (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando ad Est delle Formiche di Grosseto con una prora vera $P_v = 349^\circ$ (variazione magnetica $V = 2^\circ$ E) con velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.
Alle ore 10^h00^m rileviamo il faro di Formica Grande con rilevamento bussola $R_{lb} = 278^\circ$ e alle 10^h20^m rileviamo lo stesso faro con rilevamento bussola $R_{lb} = 243^\circ$.
Determinare le coordinate del punto nave delle ore 10^h20^m.

Lat. 42°36,0'N Long. 010°57',1 E

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con soluzione esatta – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 21D (Carta nautica 5/D)

Il giorno 5 Gennaio 2021 siamo in navigazione al largo del Promontorio Argentario con prora bussola $P_b = 337^\circ$ (deviazione 1° E) e $V_p = 12$ nodi.

Il valore della declinazione magnetica anno 2018:

$d = 1^\circ 45' W$ variazione annua $5' W$.

Alle ore 10^h00^m si rileva Capo d'Uomo (Argentario) per rilevamento bussola $R_{ilb} = 036^\circ$

alle ore 10^h20^m si rileva lo Scoglio Argentarola per rilevamento bussola $R_{ilb} = 081^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 10^h20^m .

Lat. $42^\circ 24',6 N$ Long. $011^\circ 01',0 E$

Prova di carteggio n. 22D (Carta nautica 5/D)

Partenza da faro Talamone con una rotta vera $P_v = 235^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Si vuole determinare il punto nave costiero A eseguendo alle ore 20^h00^m un rilevamento di Punta Lividonia rilevamento vero $R_{lv} = 120^\circ$ e alle ore 20^h50^m un rilevamento vero $R_{lv} = 200^\circ$ di Punta del Fenaio.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 20^h50^m .

Lat. $42^\circ 26',4 N$ Long. $010^\circ 54',5 E$

Prova di carteggio n. 23D (Carta nautica 5/D)

Siamo in navigazione a Ovest di Formica Grande con una prora bussola $P_b = 230^\circ$ (variazione magnetica $V = 5^\circ W$) e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Si vuole determinare il punto nave costiero A eseguendo alle ore 16^h00^m con il faro di Formica Grande un rilevamento bussola $R_{ilb} = 105^\circ$ e alle ore 16^h23^m sempre con lo stesso faro un rilevamento bussola $R_{ilb} = 070^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 16^h23^m .

Lat. $42^\circ 33',2 N$ Long. $010^\circ 48',8 E$

Prova di carteggio n. 24D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 14^h50^m imbarcazione “Rigel”, avente un pescaggio di m. 2, in navigazione a W dell’Isola del Giglio, determina la propria posizione osservando il Faro di Punta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) per rilevamento vero $R_{lv} = 095^\circ$ ad una distanza di 2,5 miglia nautiche (punto A).

Da tale punto procede seguendo una rotta vera $R_v = 340^\circ$ con una velocità effettiva $V_e = 9$ kn.

Alle ore 15^h50^m riceve una richiesta di assistenza dall’imbarcazione “Dubhe” per avaria.

Tale imbarcazione comunica la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^\circ 32',5 N$ - Long. $010^\circ 57',5 E$ (punto B).

L’imbarcazione “Dubhe” sta navigando seguendo una rotta vera $R_v = 052^\circ$ ad una velocità effettiva $V_e = 1,6$ kn.

L’imbarcazione “Rigel” decide, quindi, di raggiungere l’unità in difficoltà per prestare assistenza senza variare la velocità.

Determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $42^\circ 33',8 N$ - Long. $010^\circ 59',7 E$

Prova di carteggio n. 25D (Carta nautica 5/D)

Nel 2009 l’imbarcazione “Daphne” è in navigazione a E dell’Isola del Giglio, seguendo una rotta vera $R_v = 041^\circ$ con una velocità effettiva $V_e = 4$ kn.

Alle ore 09^h30^m si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 23',0 N$ e Long. $010^\circ 58',0 E$.

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con soluzione esatta – carta nautica 5D)

Alla stessa ora l'imbarcazione "Sophia" chiede assistenza per avaria del propulsore.
Tale unità naviga seguendo una rotta vera $R_v = 221^\circ$ con una velocità effettiva $V_e = 1,5$ kn e la sua posizione GPS (punto B) risulta essere: Lat. $42^\circ 31',5$ N e Long. $011^\circ 08',0$ E.
Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto determinare le coordinate geografiche del punto C di intercettazione.

Lat. $42^\circ 29',1$ N - Long. $011^\circ 05',2$ E

Prova di carteggio n. 26D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Mistral" in uscita dal porto dell'Isola del Giglio, si trova alle ore 12^h20^m tra i fanali delle ostruzioni (punto A) e procede con una velocità propulsiva $V_p^1 = 5$ kn verso il Faro di Talamone (Lam.(2)10s30m15M).

Alle ore 14^h20^m riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Ghibli" per avaria.

Tale imbarcazione, che sta navigando seguendo una rotta vera $R_v = 105^\circ$ ad una velocità effettiva $V_e = 2,5$ kn, comunica la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 36',0$ N - Long. $010^\circ 53',0$ E (punto B).

Alle ore 14^h20^m , quindi, l'imbarcazione "Mistral" osserva il Faro di P.ta Lividonia (Lam.5s47m16M) per rilevamento vero $R_{ilv} = 146^\circ$ ad una distanza dalla costa di 3,1 miglia nautiche (punto A').

L'imbarcazione "Mistral" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza all'imbarcazione "Ghibli" aumentando la velocità propria a 7 kn (V_p^2).

Determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $42^\circ 35',3$ N - Long. $010^\circ 56',7$ E

PROBLEMI CARTEGGIO NAVIGAZIONE COSTIERA 5D CON TOLLERANZE

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con tolleranza – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 5/D)

In navigazione ad Ovest dell'Isola d'Elba con prora bussola $P_b = 350^\circ$ (declinazione $d = 1^\circ E$, deviazione $\delta = 0^\circ$), con una velocità propulsiva $V_p = 9$ kn, rileviamo il faro di Punta Polveraia:
alle ore 12^h00^m Rilb = 075° ;
alle ore 12^h20^m Rilb = 125° .
Determinare il punto nave delle ore 12^h20^m .

Lat. $42^\circ49',7$ N ÷ $42^\circ50',3$ N Long. $010^\circ02',0$ E ÷ $010^\circ 02',6$ E

Prova di carteggio n. 2A (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Nord dell'Isola d'Elba con una prora bussola $P_b = 086^\circ$ (declinazione $d = 2^\circ W$, deviazione $\delta = -2^\circ$) con velocità propulsiva $V_p = 5$ kn.
Alle ore 17^h00^m rileviamo il faro di Scoglietto per rilevamento bussola Rilb = 164° e dopo 18 minuti di navigazione per il rilevamento bussola Rilb = 194° .
Determinare le coordinate del punto nave delle ore 17^h18^m .

Lat. $42^\circ52',2$ N ÷ $42^\circ52',8$ N Long $010^\circ20',3$ E ÷ $010^\circ 20',9$ E

Prova di carteggio n. 3A (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud dell'isola d'Elba con prora bussola $P_b = 104^\circ$ (variazione magnetica $V = 4^\circ W$) e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.
Si osserva un faro sulla costa che emette un lampo di luce ogni 5 secondi e lo si rileva per i seguenti rilevamenti bussola:
alle ore 01^h50^m per Rilb = 046°
alle ore 02^h20^m per Rilb = 009°
alle ore 03^h05^m per Rilb = 321°
Determinare le coordinate del punto nave alle ore 03^h05^m .

Lat. $42^\circ38',7$ N ÷ $42^\circ39',3$ N Long. $010^\circ19',8$ ÷ $010^\circ20',4$ E

Prova di carteggio n. 4A (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Ovest dell'Isola d'Elba con prora vera $P_v = 355^\circ$ (variazione magnetica $V_m = -5^\circ$) e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.
Alle ore 10^h00^m si rileva Punta Nera (Ovest Isola d'Elba) per rilevamento bussola Rilb = 045° , alle ore 10^h30^m si rileva la stessa punta per rilevamento bussola Rilb = 100° .
Determinare le coordinate del punto nave alle ore 10^h30^m .

Lat $42^\circ45',9$ N ÷ $42^\circ46',5$ N Long $010^\circ02',4$ E ÷ $010^\circ03',0$ E

Prova di carteggio n. 5A (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS Lat. $42^\circ40'$ N e Long. $010^\circ00'$ E con rotta vera $R_v = 350^\circ$ (variazione magnetica $V = 2^\circ W$) e una velocità propulsiva $V_p = 12,4$ kn.
Alle ore 13^h45^m si esegue il rilevamento bussola Rilb = 052° del faro di Punta Polveraia (Ovest Isola d'Elba);
alle ore 14^h00^m si esegue il rilevamento bussola Rilb = 083° dello stesso faro.
Determinare le coordinate del punto nave delle ore 14^h00^m .

Lat. $42^\circ46',6$ N ÷ $42^\circ47',2$ N Long. $009^\circ59',3$ E ÷ $010^\circ00',0$ E

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con tolleranza – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 6A (Carta nautica 5/D) – n. 18 del listato MIMS

Alle ore 09^h 15^m l'imbarcazione "Vega" si trova nella posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 45',0 N - Long. 010° 01',7 E (punto A) e sta navigando con una velocità effettiva $V_e = 6$ kn.
Alla medesima ora riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Serenity" per avaria.
Tale imbarcazione, che sta navigando con rotta vera $R_v = 240^\circ$ con velocità effettiva $V_e = 4$ kn, comunica la propria posizione, individuata dalle seguenti coordinate geografiche Lat. 42° 55' N - Long. 010° 12' E (punto B).
L'imbarcazione "Vega" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza senza variare la velocità.

Determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. 42° 52',5 N ÷ 42°53',1 N - Long. 010° 05',7 E ÷ 010° 06',3 E

Prova di carteggio n. 7B (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud di Castiglione della Pescaia con una prora bussola $P_b = 281^\circ$ (declinazione $d = 3^\circ E$, deviazione $\delta = -4^\circ$) e velocità propulsiva $V_p = 12$ kn.

Vogliamo verificare il punto nave costiero eseguendo alle ore 11^h00^m il rilevamento bussola $R_{ilb} = 046^\circ$ dei fanali di Castiglione della Pescaia e dopo 30 minuti un rilevamento bussola $R_{ilb} = 351^\circ$ dello Scoglio Sparviero.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 11^h30^m.

Lat. 42°45',4 N ÷ 42°46',0 N Long. 010°43',0 E ÷ 010°43',6 E

Prova di carteggio n. 8B (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud di Punta Ala con partenza dal punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. 42°40' N e Long. 010°50' E con una prora vera $P_v = 315^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn (declinazione $d = 2^\circ W$, deviazione $\delta = -2^\circ$).

Si rileva il faro di Punta Ala alle ore 10^h00^m per rilevamento bussola $R_{ilb} = 034^\circ$ e dopo mezz'ora di navigazione sempre lo stesso faro per rilevamento bussola $R_{ilb} = 074^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 10^h30^m.

Lat. 42°46',4 N ÷ 42° 47',0 N Long. 010°37',7 E ÷ 010° 38',3 E

Prova di carteggio n. 9B (Carta nautica 5/D)

Partenza da Castiglione della Pescaia con una prora bussola $P_b = 271^\circ$ (variazione magnetica $V = 1^\circ W$) e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Alle ore 15^h00^m si esegue un rilevamento bussola $R_{ilb} = 351^\circ$ con Passo Peroni e alle ore 15^h34^m con Scoglio Sparviero un rilevamento bussola $R_{ilb} = 021^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 15^h34^m.

Lat. 42°46',5 N ÷ 42°47',1N Long. 010°41',9 E ÷ 010°42',5 E

Prova di carteggio n. 10B (Carta nautica 5/D)

Il giorno 5 Gennaio 2021 siamo in navigazione nel golfo di Follonica con prora bussola $P_b = 197^\circ$ (deviazione $\delta = 1^\circ E$) e velocità propulsiva $V_p = 9$ kn.

Il valore della declinazione magnetica anno 2016:

$d = 1^\circ 30' E$ variazione annua $6' E$.

Alle ore 09^h00^m si rileva Punta Martina per rilevamento bussola $R_{ilb} = 097^\circ$;

alle ore 09^h10^m si rileva il faro di Punta Ala per rilevamento bussola $R_{ilb} = 147^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 09^h10^m.

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con tolleranza – carta nautica 5D)

Lat. $42^{\circ}50',2$ N ÷ $42^{\circ}50',8$ N Long. $010^{\circ}41',9$ E ÷ $010^{\circ}42',5$ E

Prova di carteggio n. 11B (Carta nautica 5/D)

Partenza da Scoglio dello Sparviero con una rotta vera $R_v = 130^{\circ}$ e una velocità propria $V_p = 6$ kn.
Si vuole determinare il punto nave A eseguendo alle ore 10^h00^m con i fanali di Castiglione della Pescaia un rilevamento vero $R_{ilv} = 041^{\circ}$ e alle ore 10^h20^m con Serbatoio Marina di Grosseto un rilevamento vero $R_{ilv} = 080^{\circ}$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 10^h20^m .

Lat. $42^{\circ}41',8$ N ÷ $42^{\circ}42',4$ N Long. $010^{\circ}51',8$ E ÷ $010^{\circ}52',4$ E

Prova di carteggio n. 12C (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud dell'Isola di Pianosa con prora bussola $P_b = 265^{\circ}$ (declinazione $d = 3^{\circ}W$, deviazione $\delta = 0^{\circ}$) e velocità propria $V_p = 5$ kn.

Vogliamo determinare il punto nave costiero A eseguendo alle ore 10^h00^m un rilevamento bussola di Punta Brigantina $R_{ilb} = 315^{\circ}$ e dopo 36 minuti di navigazione di Torre Cala della Ruta un rilevamento bussola $R_{ilb} = 350^{\circ}$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 10^h36^m .

Lat. $42^{\circ}31',4$ N ÷ $42^{\circ}32',0$ N Long. $010^{\circ}03',8$ E ÷ $010^{\circ}04',4$ E

Prova di carteggio n. 13C (Carta nautica 5/D)

Nel dicembre 2008, alle ore 10^h18^m , l'imbarcazione "Mizar" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^{\circ} 34',5$ N Long. $010^{\circ} 08',5$ E.

Non essendo presenti in zona elementi perturbatori del moto, si intende procedere per passare a 2,6 miglia nautiche al traverso a dritta del Faro dello Scoglio Africa (Lam.5s19m12M) ad una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn (punto C). Il valore di declinazione nel 1994 è: $0^{\circ} 20'$ E (variazione annua $7'$ E).

Determinare il valore della prora bussola P_b .

$P_b = 176^{\circ} \div 182^{\circ}$

Prova di carteggio n. 14C (Carta nautica 5/D)

Nel novembre 2009, alle ore 16^h00^m , l'unità "Mars" si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^{\circ} 33',0$ N e Long. $009^{\circ} 56',0$ E.

Non essendo presenti in zona elementi perturbatori del moto, si intende passare a 3,1 miglia nautiche al traverso a dritta del Faro Scoglio Africa (Lam.5s19m12M) ad una velocità propulsiva $V_p = 9$ kn.

Il valore di declinazione nel 1994 è: $0^{\circ} 20'$ E (variazione annua $7'$ E).

Determinare il valore della prora bussola P_b .

$P_b = 138^{\circ} \div 141^{\circ}$

Prova di carteggio n. 15C (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto A situato a 6 miglia nautiche da Scoglio Africa sul rilevamento vero $R_{ilv} = 171^{\circ}$. Da tale posizione dirigiamo sul punto B di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^{\circ} 37',6$ N e Long. $010^{\circ} 10'$ E con velocità propulsiva $V_p = 12$ kn.

Alle ore 10^h00^m rileviamo il faro dell'Isola di Pianosa con un rilevamento polare a sinistra $\varrho = -045^{\circ}$, dopo 15 minuti di navigazione rileviamo lo stesso faro per un rilevamento polare a sinistra $\varrho = -125^{\circ}$.

Determinare il punto nave delle ore 10^h15^m .

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con tolleranza – carta nautica 5D)

Lat. $42^{\circ}35',1\text{ N} \div 42^{\circ}35',7\text{ N}$ Long. $010^{\circ}08',4\text{ E} \div 010^{\circ}09',0\text{ E}$

Prova di carteggio n. 16C (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud dell'isola di Pianosa con rotta vera $R_v = 090^{\circ}$ e velocità propulsiva $V_p = 6\text{ kn}$.
Si vuole determinare il punto nave A eseguendo alle ore $12^{\text{h}}00^{\text{m}}$ con Torre Cala della Ruta un rilevamento vero $R_{lv} = 030^{\circ}$ e alle ore $12^{\text{h}}50^{\text{m}}$ un rilevamento vero $R_{lv} = 330^{\circ}$ con faro di Isola Pianosa.
Determinare le coordinate del punto nave delle ore $12^{\text{h}}50^{\text{m}}$.

Lat. $42^{\circ}31,7'\text{ N} \div 42^{\circ}32',3\text{ N}$ Long. $010^{\circ}07',9\text{ E} \div 010^{\circ}08,5'\text{ E}$

Prova di carteggio n. 17C (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud Sud Est dell'Isola di Pianosa con prora bussola $P_b = 065^{\circ}$ (declinazione $d = 1^{\circ}\text{ E}$, deviazione $\delta = +4^{\circ}$) e una velocità propulsiva $V_p = 6\text{ kn}$.
Alle ore $10^{\text{h}}00^{\text{m}}$ rileviamo con grafometro semicircolare la Torre di Cala della Ruta con rilevamento polare sin. $\rho = -118^{\circ}$ e alle ore $10^{\text{h}}14^{\text{m}}$ l'Isola La Scola con rilevamento polare sin. $\rho = -098^{\circ}$.
Determinare le coordinate del punto nave delle ore $10^{\text{h}}14^{\text{m}}$.

Lat. $42^{\circ}33',0\text{ N} \div 42^{\circ}33,6'\text{ N}$ Long. $010^{\circ}07',3\text{ E} \div 010^{\circ}07',9\text{ E}$

Prova di carteggio n. 18C (Carta nautica 5/D)

Il giorno 8 Gennaio 2021 siamo in navigazione ad Est dell'Isola Pianosa con prora bussola $P_b = 042^{\circ}$ (deviazione $\delta = 1^{\circ}\text{ E}$) e velocità propulsiva $V_p = 12\text{ kn}$.
Il valore della declinazione magnetica anno 2018:
 $d = 2^{\circ}45'\text{ W}$ variazione annua $5'\text{ W}$.
Alle ore $11^{\text{h}}45^{\text{m}}$ si rileva Punta Brigantina per rilevamento bussola $R_{lb} = 277^{\circ}$;
alle ore $11^{\text{h}}50^{\text{m}}$ si rileva Punta del Grottone per rilevamento bussola $R_{lb} = 307^{\circ}$.
Determinare le coordinate del Punto nave delle ore $11^{\text{h}}50^{\text{m}}$.

Lat. $42^{\circ}34',4\text{ N} \div 42^{\circ}35',0\text{ N}$ Long. $010^{\circ}09',4\text{ E} \div 010^{\circ}10',0\text{ E}$

Prova di carteggio n. 19D (Carta nautica 5/D)

Partenza da Punta del Fenaio diretti a Talamone (faro) con una velocità propulsiva $V_p = 6\text{ kn}$ (declinazione $d = 1^{\circ}\text{ W}$, deviazione $\delta = +5^{\circ}$).
Alle ore 10.00 rileviamo il faro di Punta Lividonia per un primo $R_{lb} = 096^{\circ}$, dopo 20 minuti di navigazione lo rileviamo con un secondo $R_{lb} = 131^{\circ}$.
Determinare le coordinate del punto nave costiero delle ore 10:20.

Lat. $42^{\circ}28',4\text{ N} \div 42^{\circ}29',0\text{ N}$ Long. $011^{\circ}03',4\text{ E} \div 011^{\circ}04',0\text{ E}$

Prova di carteggio n. 20D (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando ad Est delle Formiche di Grosseto con una prora vera $P_v = 349^{\circ}$ (variazione magnetica $V = 2^{\circ}\text{ E}$) con velocità propulsiva $V_p = 6\text{ kn}$.
Alle ore $10^{\text{h}}00^{\text{m}}$ rileviamo il faro di Formica Grande con rilevamento bussola $R_{lb} = 278^{\circ}$ e alle $10^{\text{h}}20^{\text{m}}$ rileviamo lo stesso faro con rilevamento bussola $R_{lb} = 243^{\circ}$.
Determinare le coordinate del punto nave delle ore $10^{\text{h}}20^{\text{m}}$.

Lat. $42^{\circ}35,7'\text{ N} \div 42^{\circ}36',3\text{ N}$ Long. $010^{\circ}56',8\text{ E} \div 010^{\circ}57',4\text{ E}$

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con tolleranza – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 21D (Carta nautica 5/D)

Il giorno 5 Gennaio 2021 siamo in navigazione al largo del Promontorio Argentario con prora bussola $P_b = 337^\circ$ (deviazione $1^\circ E$) e $V_p = 12$ nodi.

Il valore della declinazione magnetica anno 2018:

$d = 1^\circ 45' W$ variazione annua $5' W$.

Alle ore 10^h00^m si rileva Capo d'Uomo (Argentario) per rilevamento bussola $R_{ilb} = 036^\circ$

alle ore 10^h20^m si rileva lo Scoglio Argentarola per rilevamento bussola $R_{ilb} = 081^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 10^h20^m .

Lat. $42^\circ 24',3 N \div 42^\circ 24',9N$ Long. $011^\circ 00',7 E \div 011^\circ 01',3E$

Prova di carteggio n. 22D (Carta nautica 5/D)

Partenza da faro Talamone con una rotta vera $P_v = 235^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Si vuole determinare il punto nave costiero A eseguendo alle ore 20^h00^m un rilevamento di Punta Lividonia rilevamento vero $R_{lv} = 120^\circ$ e alle ore 20^h50^m un rilevamento vero $R_{lv} = 200^\circ$ di Punta del Fenaio.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 20^h50^m .

Lat. $42^\circ 26',1 N \div 42^\circ 26',7 N$ Long. $010^\circ 54',2 E \div 010^\circ 54',8 E$

Prova di carteggio n. 23D (Carta nautica 5/D)

Siamo in navigazione a Ovest di Formica Grande con una prora bussola $P_b = 230^\circ$ (variazione magnetica $V = 5^\circ W$) e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn.

Si vuole determinare il punto nave costiero A eseguendo alle ore 16^h00^m con il faro di Formica Grande un rilevamento bussola $R_{ilb} = 105^\circ$ e alle ore 16^h23^m sempre con lo stesso faro un rilevamento bussola $R_{ilb} = 070^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave delle ore 16^h23^m .

Lat. $42^\circ 32',9 N \div 42^\circ 33',5 N$ Long. $010^\circ 48',5 E \div 010^\circ 49',1 E$

Prova di carteggio n. 24D (Carta nautica 5/D)

Alle ore 14^h50^m imbarcazione "Rigel", avente un pescaggio di m. 2, in navigazione a W dell'Isola del Giglio, determina la propria posizione osservando il Faro di Punta del Fenaio (Lam.(3)15s39m16M) per rilevamento vero $R_{lv} = 095^\circ$ ad una distanza di 2,5 miglia nautiche (punto A).

Da tale punto procede seguendo una rotta vera $R_v = 340^\circ$ con una velocità effettiva $V_e = 9$ kn.

Alle ore 15^h50^m riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Dubhe" per avaria.

Tale imbarcazione comunica la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS:

Lat. $42^\circ 32',5 N$ - Long. $010^\circ 57',5 E$ (punto B).

L'imbarcazione "Dubhe" sta navigando seguendo una rotta vera $R_v = 052^\circ$ ad una velocità effettiva $V_e = 1,6$ kn.

L'imbarcazione "Rigel" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza senza variare la velocità.

Determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $42^\circ 33',5 N \div 42^\circ 34',1 N$ - Long. $010^\circ 59',4 E \div 011^\circ 00' E$

Prova di carteggio n. 25D (Carta nautica 5/D) – n. 1 del listato MIMS

Nel 2009 l'imbarcazione "Daphne" è in navigazione a E dell'Isola del Giglio, seguendo una rotta vera $R_v = 041^\circ$ con una velocità effettiva $V_e = 4$ kn.

Alle ore 09^h30^m si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 23',0 N$ e Long. $010^\circ 58',0 E$.

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con tolleranza – carta nautica 5D)

Alla stessa ora l'imbarcazione "Sophia" chiede assistenza per avaria del propulsore.
Tale unità naviga seguendo una rotta vera $R_v = 221^\circ$ con una velocità effettiva $V_e = 1,5$ kn e la sua posizione GPS (punto B) risulta essere: Lat. $42^\circ 31',5$ N e Long. $011^\circ 08',0$ E.
Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto determinare le coordinate geografiche del punto C di intercettazione.

Lat. $42^\circ 28',8$ N ÷ $42^\circ 29',4$ N - Long. $011^\circ 04',9$ E ÷ $011^\circ 05',5$ E

Prova di carteggio n. 26D (Carta nautica 5/D)

L'imbarcazione "Mistral" in uscita dal porto dell'Isola del Giglio, si trova alle ore 12^h20^m tra i fanali delle ostruzioni (punto A) e procede con una velocità propulsiva $V_p^1 = 5$ kn verso il Faro di Talamone (Lam.(2)10s30m15M).

Alle ore 14^h20^m riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Ghibli" per avaria.

Tale imbarcazione, che sta navigando seguendo una rotta vera $R_v = 105^\circ$ ad una velocità effettiva $V_e = 2,5$ kn, comunica la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 36',0$ N - Long. $010^\circ 53',0$ E (punto B).

Alle ore 14^h20^m , quindi, l'imbarcazione "Mistral" osserva il Faro di P.ta Lividonia (Lam.5s47m16M) per rilevamento vero $R_{ilv} = 146^\circ$ ad una distanza dalla costa di 3,1 miglia nautiche (punto A').

L'imbarcazione "Mistral" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza all'imbarcazione "Ghibli" aumentando la velocità propria a 7 kn (V_p^2).

Determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $42^\circ 35',0$ N ÷ $42^\circ 35',6$ N - Long. $010^\circ 56',4$ E ÷ $010^\circ 57',0$ E

PROBLEMI CARTEGGIO SCARROCCIO 5D CON SOLUZIONE ESATTA

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DI SCARROCCIO
(con soluzione esatta – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 5/D)

Partenza alle ore 10^h00^m da Capo Sant'Andrea con una rotta per raggiungere alle ore 12^h30^m Capo della Vita. Nella zona è presente un vento di Maestrale che crea uno scarroccio di 10°.
Determinare l'Ora del traverso con fanale Scoglietto.

Ora traverso 11^h36^m

Prova di carteggio n. 2A (Carta nautica 5/D)

Dal punto nave A delle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 53',4 N e Long. 010° 06',6 E delle ore 07^h20^m, si vuole seguire una rotta vera $R_v = 090^\circ$ in presenza di un vento di Grecale che provoca uno scarroccio $Sc +10^\circ$ e una velocità effettiva $Ve = 6$ kn.
Determinare l'ora in cui rileviamo Torre Isola Cerboli al nostro traverso.

Ora traverso 10^h30^m

Prova di carteggio n. 3A (Carta nautica 5/D)

Dal punto nave A delle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat 42° 41',5 N Long 010° 11',3 E si procede con prora vera $P_v = 085^\circ$, considerando che in zona insiste un vento di Tramontana che crea uno scarroccio di 8°.
Determinare le coordinate del punto B nel quale si rileva Punta dei Ripalti (zona Sud Est Isola d'Elba) al traverso.

Lat. 42°41',0 N Long. 010° 25',5 E

Prova di carteggio n. 4A (Carta nautica 5/D)

Siamo a Sud dell'Isola d'Elba e ci troviamo alle ore 10.00 sul punto nave A delle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 39',6 N Long. 010° 17',4 E. Navighiamo con prora vera $P_v = 290^\circ$ e siamo in presenza di un vento di Libeccio che provoca uno scarroccio di 5°.
Determinare le coordinate del punto B posto al traverso di Punta le Tombe.

Lat. 42° 42',9 N Long. 010° 07',8 E

Prova di carteggio n. 5A (Carta nautica 5/D)

Partenza alle ore 10^h00^m da Isola Cerboli con una prora vera $P_v = 190^\circ$ e una velocità effettiva $Ve = 6$ kn. Nella zona è presente un vento di Maestrale che crea uno scarroccio di 10°.
Determinare l'ora del traverso con Punta dei Ripalti.

Ora traverso 11^h39^m

Prova di carteggio n. 6B (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando nel golfo di Follonica con una rotta vera $R_v = 025^\circ$.
Consapevoli che in zona è presente un vento di Maestrale che crea uno scarroccio di 5°, alle ore 10^h00^m ci troviamo nel punto A da dove rileviamo Punta Francese con rilevamento polare $\rho = 035^\circ$ e contemporaneamente il faro di Punta Ala con rilevamento polare $\rho = 077^\circ$.
Determinare il valore del punto nave costiero B delle ore 10^h00^m

Lat. 42°48',6 N Long. 010°39',4 E

PROBLEMI DI SCARROCCIO
(con soluzione esatta – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 7B (Carta nautica 5/D)

Partenza da Scoglio dello Sparviero con una rotta vera $R_v = 140^\circ$.
considerando che in zona insiste un vento di Libeccio che provoca uno scarroccio di 10° , determinare le coordinate geografiche del punto A che si trova al traverso del Serbatoio di Marina di Grosseto,

Lat. $42^\circ 39',9$ N Long. $010^\circ 51',8$ E

Prova di carteggio n. 8B (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto nave A delle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 40'$ N e Long. $010^\circ 50'$ E con una rotta vera $R_v = 320^\circ$.
considerando che in zona è presente un vento di Grecale che crea uno scarroccio di 10° , determinare le coordinate del punto B al traverso dei fanali di Castiglione della Pescaia

Lat. $42^\circ 43',0$ N Long. $010^\circ 46',5$ E

Prova di carteggio n. 9B (Carta nautica 5/D)

Alle ore 10^h00^m ci troviamo sul punto A che si trova sul rilevamento vero $R_{ilv} = 320^\circ$ del fanale rosso del porto di Castiglione della Pescaia alla distanza di 1 miglio nautico. Siamo navigando con prora vera $P_v = 253^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 5$ kn.

In zona è presente un vento di Libeccio che provoca uno scarroccio di 7° e una variazione di velocità di - 1 nodo.

Determinare la posizione del punto nave B alle ore 12^h00^m tenendo conto dell'effetto del vento.

Lat. $42^\circ 43',4$ N Long. $010^\circ 42',8$ E

Prova di carteggio n. 10B (Carta nautica 5/D)

Siamo in navigazione nella zona di Castiglione della Pescaia e alle ore 12^h10^m ci troviamo nel punto A di coordinate geografiche GPS Lat. $42^\circ 41',7$ N e Long. $010^\circ 51',5$ E.

Da tale posizione si decide di raggiungere il punto B posto 1 miglio nautico a Sud della Torre di Scoglio dello Sparviero, navigando con velocità propulsiva $V_p = 7$ nodi. Sapendo che in zona insiste un vento di Ponente che provoca uno scarroccio di 5° e una variazione di velocità di - 1 nodo, determinare il valore della prora vera da mantenere.

$P_v = 303^\circ$

Prova di carteggio n. 11C (Carta nautica 5/D)

Alle ore 09^h00^m in navigazione con una rotta vera $R_v = 150^\circ$, si rileva il faro dell'Isola di Pianosa con rilevamento polare $\rho = +138^\circ$, distanza 3,6 miglia nautiche.

Sapendo che in zona spira un vento di Ponente che crea uno scarroccio di 8° , indicare le coordinate del punto nave B dove fermarsi a causa del divieto di pesca imposto dalla zona 2 dell'Isola di Montecristo.

Lat. $42^\circ 23',8$ N Long. $010^\circ 18',0$ E

Prova di carteggio n. 12C (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud Sud Est dell'Isola di Pianosa con rotta vera $R_v = 072^\circ$.

Alle ore 10^h00^m rileviamo a sinistra, la Torre di Cala della Ruta con rilevamento polare $\rho = -119^\circ$ e contemporaneamente l'Isola La Scuola con rilevamento polare $\rho = -077^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave B delle ore 10^h00^m considerando che in zona è presente un vento di tramontana che crea uno scarroccio di 2° .

PROBLEMI DI SCARROCCIO
(con soluzione esatta – carta nautica 5D)

Lat. 42°32',1 N Long. 010° 06',9 E

Prova di carteggio n. 13C (Carta nautica 5/D)

Ci troviamo sul punto A in cui rileviamo il faro dello Scoglio d'Africa con rilevamento vero $Rlv = 090^\circ$ distanza 2,8 miglia nautiche; dal punto A dirigiamo con rotta vera $Rv = 025^\circ$ sul punto B in cui rileviamo a sinistra il faro dell'Isola di Pianosa con rilevamento polare $\rho = -137^\circ$.

Sapendo che in zona è presente un vento di Levante che provoca uno scarroccio di 8° , determinare le coordinate del punto nave B.

Lat. 42°35',7 N Long. 010°09',2 E

Prova di carteggio n. 14C (Carta nautica 5/D)

Ci troviamo nel punto A situato a 1,5 miglia nautiche a Nord-Ovest del Faro di Scoglio Africa e vogliamo seguire una rotta vera $Rv = 352^\circ$ dirigendo verso l'Isola d'Elba. In zona è presente un vento di Maestrale che provoca uno scarroccio di 8° .

Determinare le coordinate geografiche del punto B al traverso del faro di isola Pianosa.

Lat. 42° 33',9 N Long. 010° 00',2 E

Prova di carteggio n. 15C (Carta nautica 5/D)

Alle ore 8^h30^m dal punto nave A situato a 2 miglia nautiche a Sud Ovest del Faro Scoglio Africa, considerando che in zona insiste un vento di Scirocco che provoca uno scarroccio di -6° e una velocità effettiva $Ve = 18$ kn, si intende procedere con rotta vera $Rv = 020^\circ$.

Determinare l'ora in cui ci troviamo nel punto B, dove rileviamo Punta Brigantina (zona Sud isola Pianosa) al traverso.

Ora del rilevamento: 09^h16^m

Prova di carteggio n. 16D (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando con rotta vera $Rv = 313^\circ$ e alle ore 09^h00^m ci troviamo sul punto A, sul rilevamento polare sinistro $\rho = -090^\circ$ e una distanza di 1,8 miglia nautiche dal faro di Punta del Fenaio (Isola del Giglio).

Considerando che in zona soffia un vento di Tramontana che crea uno scarroccio di 8° , indicare le coordinate geografiche del punto nave A.

Lat. 42°24',4 N Long. 010°54',8 E

Prova di carteggio n. 17D (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a sud delle Formiche di Grosseto con rotta vera $Rv = 045^\circ$. Alle ore 09^h00^m rileviamo al traverso sinistro ad una distanza di 2 miglia il faro di Formica Grande.

Considerando che nella zona soffia un vento di Tramontana che crea uno scarroccio di 5° , indicare le coordinate del punto nave.

Lat. 42°33',3 N Long. 010°55',0 E

Prova di carteggio n. 18D (Carta nautica 5/D)

Ci troviamo alle ore 15^h30^m sul punto A di coordinate geografiche GPS Lat 42°21',1 N e Long. 011° 13',5 E e vogliamo raggiungere il porto dell'isola del Giglio (fanali di ingresso in porto).

PROBLEMI DI SCARROCCIO
(con soluzione esatta – carta nautica 5D)

In zona insiste un vento di Libeccio che provoca uno scarroccio a dritta di 7° e una variazione di velocità di -1 kn.

Determinare la velocità propria V_p da impostare per raggiungere il porto turistico alle ore $17^{\text{h}}45^{\text{m}}$.

$$V_p = 7 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 19D (Carta nautica 5/D)

Dal punto nave A situato 1,5 miglia nautiche sul rilevamento Ovest Sud Ovest del faro di Punta del Fenaio (zona nord isola del Giglio), in presenza di un vento di Maestrale che provoca uno scarroccio di $+8^\circ$ si intende impostare rotta vera $R_v = 060^\circ$.

Determinare le coordinate del punto B nel quale si rileva Punta Lividonia (zona Nord promontorio Argentario) per rilevamento polare a dritta $\rho = +45^\circ$.

$$\text{Lat. } 42^\circ 27',2 \text{ N} \quad \text{Long. } 011^\circ 00',2 \text{ E}$$

Prova di carteggio n. 20D (Carta nautica 5/D)

Dal punto nave A situato a una distanza di 1,5 miglia nautiche sul rilevamento vero Nord Ovest del Faro Formica Grande, si intende procedere con rotta vera $R_v = 095^\circ$, tenendo conto che siamo in presenza di un vento di Grecale che crea uno scarroccio di 5° .

Determinare le coordinate del punto nave B in cui si rileva al traverso il Faro di Talamone.

$$\text{Lat. } 42^\circ 32',6 \text{ N} \quad \text{Long. } 011^\circ 08',1 \text{ E}$$

PROBLEMI CARTEGGIO SCARROCCIO 5D CON TOLLERANZE

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DI SCARROCCIO
(con tolleranze – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 5/D)

Partenza alle ore 10^h00^m da Capo Sant'Andrea con una rotta per raggiungere alle ore 12^h30^m Capo della Vita. Nella zona è presente un vento di Maestrale che crea uno scarroccio di 10°.
Determinare l'Ora del traverso con fanale Scoglietto.

Ora traverso 11^h33^m ÷ 11^h39^m

Prova di carteggio n. 2A (Carta nautica 5/D)

Dal punto nave A delle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 53',4 N e Long. 010° 06',6 E delle ore 07^h20^m, si vuole seguire una rotta vera $R_v = 090^\circ$ in presenza di un vento di Grecale che provoca uno scarroccio $Sc +10^\circ$ e una velocità effettiva $Ve = 6$ kn.
Determinare l'ora in cui rileviamo Torre Isola Cerboli al nostro traverso.

Ora traverso 10^h27^m ÷ 10^h33^m

Prova di carteggio n. 3A (Carta nautica 5/D)

Dal punto nave A delle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat 42° 41',5 N Long 010° 11',3 E si procede con prora vera $P_v = 085^\circ$, considerando che in zona insiste un vento di Tramontana che crea uno scarroccio di 8°.
Determinare le coordinate del punto B nel quale si rileva Punta dei Ripalti (zona Sud Est Isola d'Elba) al traverso.

Lat. 42° 39',7 N ÷ 42°41',3 N Long. 010° 25',2 ÷ 010°25',8 E

Prova di carteggio n. 4A (Carta nautica 5/D)

Siamo a Sud dell'Isola d'Elba e ci troviamo sul punto nave A delle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 42° 39',6 N Long. 010° 17',4 E. Navighiamo con prora vera $P_v = 290^\circ$ e siamo in presenza di un vento di Libeccio che provoca uno scarroccio di 5°.
Determinare le coordinate del punto B posto al traverso di Punta le Tombe.

Lat. 42° 42',6 N ÷ 42°43',2 N Long. 010° 07',5 E ÷ 010°08',1 E

Prova di carteggio n. 5A (Carta nautica 5/D)

Partenza alle ore 10^h00^m da Isola Cerboli con una prora vera $P_v = 190^\circ$ e una velocità effettiva $Ve = 6$ kn. Nella zona è presente un vento di Maestrale che crea uno scarroccio di 10°.
Determinare l'ora del traverso con Punta dei Ripalti.

Ora traverso 11^h37^m ÷ 11^h43^m

Prova di carteggio n. 6B (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando nel golfo di Follonica con una rotta vera $R_v = 025^\circ$. Consapevoli che in zona è presente un vento di Maestrale che crea uno scarroccio di 5°, alle ore 10^h00^m ci troviamo nel punto A da dove rileviamo Punta Francese con rilevamento polare $\rho = 035^\circ$ e contemporaneamente il faro di Punta Ala con rilevamento polare $\rho = 077^\circ$.
Determinare il valore del punto nave costiero B delle ore 10^h00^m

Lat. 42°48',1 N ÷ 42°48',7 N Long. 010°38',8 E ÷ 010°39',4 E

PROBLEMI DI SCARROCCIO
(con tolleranze – carta nautica 5D)

Prova di carteggio n. 7B (Carta nautica 5/D)

Partenza da Scoglio dello Sparviero con una rotta vera $R_v = 140^\circ$.
considerando che in zona insiste un vento di Libeccio che provoca uno scarroccio di 10° , determinare le coordinate geografiche del punto A che si trova al traverso del Serbatoio di Marina di Grosseto,

Lat. $42^\circ 39',7$ N \div $42^\circ 40',1$ N Long. $010^\circ 51',6$ E \div $010^\circ 52',0$ E

Prova di carteggio n. 8B (Carta nautica 5/D)

Partenza dal punto nave A delle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $42^\circ 40'$ N e Long. $010^\circ 50'$ E con una rotta vera $R_v = 320^\circ$.
considerando che in zona è presente un vento di Grecale che crea uno scarroccio di 10° , determinare le coordinate del punto B al traverso dei fanali di Castiglione della Pescaia

Lat. $42^\circ 42',8$ N \div $42^\circ 43',2$ N Long. $010^\circ 46',3$ E \div $010^\circ 46',7$ E

Prova di carteggio n. 9B (Carta nautica 5/D)

Alle ore $10^{\text{h}}00^{\text{m}}$ ci troviamo sul punto A che si trova sul rilevamento vero $R_{ilv} = 320^\circ$ del fanale rosso del porto di Castiglione della Pescaia alla distanza di 1 miglio nautico. Siamo navigando con prora vera $P_v = 253^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 5$ kn.

In zona è presente un vento di Libeccio che provoca uno scarroccio di 7° e una variazione di velocità di - 1 nodo.

Determinare la posizione del punto nave B alle ore $12^{\text{h}}00^{\text{m}}$ tenendo conto dell'effetto del vento.

Lat. $42^\circ 43',2$ N \div $42^\circ 43',6$ N Long. $010^\circ 42',6$ E \div $010^\circ 43',0$ E

Prova di carteggio n. 10B (Carta nautica 5/D)

Siamo in navigazione nella zona di Castiglione della Pescaia e alle ore $12^{\text{h}}10^{\text{m}}$ ci troviamo nel punto A di coordinate geografiche GPS Lat. $42^\circ 41',7$ N e Long. $010^\circ 51',5$ E.

Da tale posizione si decide di raggiungere il punto B posto 1 miglio nautico a Sud della Torre di Scoglio dello Sparviero, navigando con velocità propulsiva $V_p = 7$ nodi. Sapendo che in zona insiste un vento di Ponente che provoca uno scarroccio di 5° e una variazione di velocità di - 1 nodo, determinare il valore della prora vera da mantenere.

$P_v = 302^\circ \div 304^\circ$

Prova di carteggio n. 11C (Carta nautica 5/D)

Alle ore $09^{\text{h}}00^{\text{m}}$ in navigazione con una rotta vera $R_v = 150^\circ$, si rileva il faro dell'Isola di Pianosa con rilevamento polare $\rho = +138^\circ$, distanza 3,6 miglia nautiche.

Sapendo che in zona spira un vento di Ponente che crea uno scarroccio di 8° , indicare le coordinate del punto nave B dove fermarsi a causa del divieto di pesca imposto dalla zona 2 dell'Isola di Montecristo.

Lat. $42^\circ 23',6$ N \div $42^\circ 24',0$ N Long. $010^\circ 17',5$ E \div $010^\circ 18',0$ E

Prova di carteggio n. 12C (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a Sud Sud Est dell'Isola di Pianosa con rotta vera $R_v = 072^\circ$.

Alle ore $10^{\text{h}}00^{\text{m}}$ rileviamo a sinistra, la Torre di Cala della Ruta con rilevamento polare $\rho = -119^\circ$ e contemporaneamente l'Isola La Scuola con rilevamento polare $\rho = -077^\circ$.

Determinare le coordinate del punto nave B delle ore $10^{\text{h}}00^{\text{m}}$ considerando che in zona è presente un vento di tramontana che crea uno scarroccio di 2° .

PROBLEMI DI SCARROCCIO
(con tolleranze – carta nautica 5D)

Lat. $42^{\circ} 31',9 \text{ N} \div 42^{\circ} 32',3 \text{ N}$ Long. $010^{\circ} 06',7 \text{ E} \div 010^{\circ} 07',1 \text{ E}$

Prova di carteggio n. 13C (Carta nautica 5/D)

Ci troviamo sul punto A in cui rileviamo il faro dello Scoglio d'Africa con rilevamento vero $Rlv = 090^{\circ}$ distanza 2,8 miglia nautiche; dal punto A dirigiamo con rotta vera $Rv = 025^{\circ}$ sul punto B in cui rileviamo a sinistra il faro dell'Isola di Pianosa con rilevamento polare $\rho = -137^{\circ}$.

Sapendo che in zona è presente un vento di Levante che provoca uno scarroccio di 8° , determinare le coordinate del punto nave B.

Lat. $42^{\circ} 35',5 \text{ N} \div 42^{\circ} 35',9 \text{ N}$ Long. $010^{\circ} 09',0 \text{ E} \div 010^{\circ} 09',4 \text{ E}$

Prova di carteggio n. 14C (Carta nautica 5/D)

Ci troviamo nel punto A situato a 1,5 miglia nautiche a Nord-Ovest del Faro di Scoglio Africa e vogliamo seguire una rotta vera $Rv = 352^{\circ}$ dirigendo verso l'Isola d'Elba. In zona è presente un vento di Maestrale che provoca uno scarroccio di 8° .

Determinare le coordinate geografiche del punto B al traverso del faro di isola Pianosa.

Lat. $42^{\circ} 33',7 \text{ N} \div 42^{\circ} 34',1 \text{ N}$ Long. $010^{\circ} 00',0 \text{ E} \div 010^{\circ} 00',4 \text{ E}$

Prova di carteggio n. 15C (Carta nautica 5/D)

Alle ore $8^{\text{h}}30^{\text{m}}$ dal punto nave A situato a 2 miglia nautiche a Sud Ovest del Faro Scoglio Africa, considerando che in zona insiste un vento di Scirocco che provoca uno scarroccio di -6° e una velocità effettiva $Ve = 18 \text{ kn}$, si intende procedere con rotta vera $Rv = 020^{\circ}$.

Determinare l'ora in cui ci troviamo nel punto B, dove rileviamo Punta Brigantina (zona Sud isola Pianosa) al traverso.

Ora del rilevamento: $09^{\text{h}}13^{\text{m}} \div 09^{\text{h}}19^{\text{m}}$

Prova di carteggio n. 16D (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando con rotta vera $Rv = 313^{\circ}$ e alle ore $09^{\text{h}}00^{\text{m}}$ ci troviamo sul punto A, sul rilevamento polare sinistro $\rho = -090^{\circ}$ e una distanza di 1,8 miglia nautiche dal faro di Punta del Fenaio (Isola del Giglio).

Considerando che in zona soffia un vento di Tramontana che crea uno scarroccio di 8° , indicare le coordinate geografiche del punto nave A.

Lat. $42^{\circ} 24',1 \text{ N} \div 42^{\circ} 24',7 \text{ N}$ Long. $010^{\circ} 54',5 \text{ E} \div 010^{\circ} 55',1 \text{ E}$

Prova di carteggio n. 17D (Carta nautica 5/D)

Stiamo navigando a sud delle Formiche di Grosseto con rotta vera $Rv = 045^{\circ}$. Alle ore $09^{\text{h}}00^{\text{m}}$ rileviamo al traverso sinistro ad una distanza di 2 miglia il faro di Formica Grande.

Considerando che nella zona soffia un vento di Tramontana che crea uno scarroccio di 5° , indicare le coordinate del punto nave.

Lat. $42^{\circ} 33',0 \text{ N} \div 42^{\circ} 33',6 \text{ N}$ Long. $010^{\circ} 54',7 \text{ E} \div 010^{\circ} 55',3 \text{ E}$

Prova di carteggio n. 18D (Carta nautica 5/D)

Ci troviamo alle ore $15^{\text{h}}30^{\text{m}}$ sul punto A di coordinate geografiche GPS Lat $42^{\circ} 21',1 \text{ N}$ e Long. $011^{\circ} 13',5 \text{ E}$ e vogliamo raggiungere il porto dell'isola del Giglio (fanali di ingresso in porto).

PROBLEMI DI SCARROCCIO
(con tolleranze – carta nautica 5D)

In zona insiste un vento di Libeccio che provoca uno scarroccio a dritta di 7° e una variazione di velocità di -1 kn.

Determinare la velocità propria V_p da impostare per raggiungere il porto turistico alle ore 17^h45^m .

$$V_p = 6,5 \div 7,5 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 19D (Carta nautica 5/D)

Dal punto nave A situato 1,5 miglia nautiche sul rilevamento Ovest Sud Ovest del faro di Punta del Fenaio (zona nord isola del Giglio), in presenza di un vento di Maestrale che provoca uno scarroccio di $+8^\circ$ si intende impostare rotta vera $R_v = 060^\circ$.

Determinare le coordinate del punto B nel quale si rileva Punta Lividonia (zona Nord promontorio Argentario) per rilevamento polare a dritta $\varrho = +45^\circ$.

$$\text{Lat. } 42^\circ 26',9 \text{ N} \div 42^\circ 27',5 \text{ N} \quad \text{Long. } 010^\circ 59',9 \text{ E} \div 011^\circ 00',5 \text{ E}$$

Prova di carteggio n. 20D (Carta nautica 5/D)

Dal punto nave A situato a una distanza di 1,5 miglia nautiche sul rilevamento vero Nord Ovest del Faro Formica Grande, si intende procedere con rotta vera $R_v = 095^\circ$, tenendo conto che siamo in presenza di un vento di Grecale che crea uno scarroccio di 5° .

Determinare le coordinate del punto nave B in cui si rileva al traverso il Faro di Talamone.

$$\text{Lat. } 42^\circ 32',3 \text{ N} \div 42^\circ 32',9 \text{ N} \quad \text{Long. } 011^\circ 07',8 \text{ E} \div 011^\circ 08',4 \text{ E}$$

PROBLEMI CARTEGGIO CORRENTI 42D CON SOLUZIONE ESATTA

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta – carta nautica 42D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 42/D)

Alle ore 20^h20^m, l'imbarcazione "Alphard" determina la propria posizione attraverso l'osservazione simultanea dei rilevamenti veri del Faro Cap de Feno (Lam.(4)15s20m21M) per Rilv = 335° e del Faro Cap. Pertusato (Lam.(2)10s100m25M) per Rilv = 032° (punto A).

L'unità naviga seguendo una rotta vera $R_v = 290^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

Tenuto conto che in zona vi è una corrente dalle seguenti caratteristiche $D_c = 250^\circ$ e $V_c = 2,5$ kn, determinare la prora vera P_v .

$P_v = 303^\circ$

Prova di carteggio n. 2A (Carta nautica 42/D)

Alle ore 06^h45^m l'imbarcazione "Sonia" si trova sul punto A individuato dall'intersezione del rilevamento vero Rilv = 067° del faro Ex sem. di Capo Testa e la batimetrica dei 50 metri.

Dal punto A, l'imbarcazione procede con prora vera $P_v = 044^\circ$ e con velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

Alle ore 07^h20^m sul G.P.S. leggiamo le coordinate del punto nave B: Lat. 41°15',7 N e Long. 009° 04',7 E, imputiamo lo spostamento alla corrente. Decidiamo di rientrare sulla rotta pianificata assumendo $R_v 057^\circ$.

Determinare le coordinate geografiche del punto dove si rientra nella rotta precedentemente pianificata.

Lat. 41°17',7 N Long. 009°08',8 E

Prova di carteggio n. 3A (Carta nautica 42/D)

Il M/Y "Formalhaut" è in navigazione a SW della Corsica e segue una prora vera $P_v = 175^\circ$ ad una velocità propulsiva $V_p = 6,6$ kn.

Alle ore 08^h20^m, determina la propria posizione osservando il Faro di Cap de Feno (Lam.(4)15s20m21M) per rilevamento vero Rilv = 090° ad una distanza di 2 miglia nautiche dallo stesso (punto A).

Alle ore 09^h50^m, al fine di verificare gli elementi perturbatori del moto presenti in zona, determina nuovamente la sua posizione attraverso l'osservazione simultanea dei seguenti rilevamenti veri (punto B):

Rilv = 052° Faro di Cap Pertusato (Lam.(2)10s100m25M);

Rilv = 098° Faro di Capo Testa (Lam.(3)12s67m17M).

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$D_c = 301^\circ$

Prova di carteggio n. 4B (Carta nautica 42/D)

Il M/Y "Atria" è in navigazione a NE della Sardegna e, alle ore 15^h00^m, determina la propria posizione (punto A) attraverso l'osservazione simultanea dei seguenti rilevamenti veri:

Rilv = 247° il Radiofaro Circolare di Capo Ferro (Lam.(3)15s52m24M);

Rilv = 300° il Faro di Isole Monaci (Lam.5s26m10M).

Da questo punto si procede con una velocità propulsiva $V_p = 12$ kn verso il punto B di coordinate geografiche GPS: Lat. 41° 21',5 N - Long. 009° 26',0 E.

Tenuto conto che in zona vi è una corrente dalle seguenti caratteristiche $D_c = 045^\circ$ e $V_c = 2,5$ kn, determinare la prora vera P_v .

$P_v = 313^\circ$

Prova di carteggio n. 5B (Carta nautica 42/D)

Il M/Y "Savona" alle ore 21^h00^m si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. 41°20',0 N – Long.009°30',0 E e procede con prora vera $P_v = 137^\circ$ con velocità propulsiva $V_p = 10$ kn a Levante delle "Bocche di Bonifacio".

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta – carta nautica 42D)

Alle ore 22^h00^m, al fine di verificare gli elementi perturbatori del moto presenti in zona, determina la propria posizione rilevando il faro “I Monaci” con rilevamento vero Rilv = 280° e distanza di 4 miglia nautiche. Posto che in zona esiste una corrente, determinare la direzione corrente Dc.

Dc = 258°

Prova di carteggio n. 6C (Carta nautica 42/D)

Nel 2008 l'imbarcazione “Khamsin” è in navigazione ad NW della Sardegna e alle ore 12^h00^m determina la propria posizione osservando la parte di costa più sporgente di P.ta Li Canneddi (Lat. 41° 01',7 N - Long. 008° 52',8 E) per rilevamento vero Rilv = 115° ad una distanza di 1 miglio nautico (punto A).

Dal punto A, non essendo presenti in zona elementi perturbatori del moto, l'imbarcazione procede con prora vera Pv = 045° e con una velocità propulsiva Vp = 6,5 kn.

Alle ore 13^h00^m, al fine di verificare gli elementi perturbatori del moto presenti in zona, l'unità determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 41° 07',4 N - Long. 008° 55',1 E (punto B).

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la velocità della corrente Vc.

Vc = 2,0 kn

Prova di carteggio n. 7C (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione “Utopia” è in navigazione con prora vera Pv = 035° e velocità propulsiva Vp = 6 kn.

Alle ore 20^h00^m determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 40°54',9 N e Long 008°42',1 E.

Sappiamo che la zona di mare è interessata da una corrente di direzione corrente Dc = 059° e velocità corrente Vc = 2 kn.

Determinare la velocità effettiva Ve.

Ve = 7,9 kn

Prova di carteggio n. 8D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione “Markab” si trova in navigazione a SE di Capo Figari (Lat. 40° 59',7 N - Long. 009° 39',9 E) e, alle ore 14^h20^m, determina la propria posizione attraverso l'osservazione simultanea dei rilevamenti veri dell'ex Semaforo di Capo Figari per Rilv = 288° e del Faro di P.ta Timone (Lam.L.(2)10s72m15M) (I. Tavolara) per Rilv = 216° (punto A).

Da tale posizione dirige per giungere alle ore 16^h00^m sul punto B, situato alla distanza di 2 miglia nautiche sul rilevamento vero Rilv = 235° del Fanale delle Isole Nibani (Lam.4s21m2M), segnalamento luminoso marittimo posto a SE di Capo Ferro.

Tenuto conto che in zona vi è una corrente dalle seguenti caratteristiche Dc = 246° e Vc = 2,4 kn, determinare la velocità effettiva Ve.

Ve = 8,1 kn

Prova di carteggio n. 9D (Carta nautica 42/D)

Nel 2008 siete in navigazione a bordo dell'imbarcazione “Canopo” ad E dell'Isola Tavolara, alla velocità propulsiva Vp di 7 kn e con prora bussola Pb = 348°.

Alle ore 05^h30^m determinate la vostra posizione attraverso l'osservazione simultanea dei rilevamenti bussola del Faro di P.ta Timone (Lam.L.(2)10s72m15M) per Rilb = 242° e del Faro dell'Isola di Figarolo (Lam.5s71m11M) per Rilb = 283° (punto A).

In zona vi è una corrente dalle seguenti caratteristiche Dc = 100° e Vc = 1,5 kn.

Il valore di declinazione riportato sulla carta nautica è: 0° 10' E 1993 (7' E)

PROBLEMI DELLE CORRENTI
(con soluzione esatta – carta nautica 42D)

Considerando che gli elementi perturbatori del moto restano invariati, determinare la rotta vera R_v .

$$R_v = 360^\circ$$

Prova di carteggio n. 10D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Nunki" alle ore 19^h00^m, in navigazione ad E di Capo Ferro, segue una navigazione stimata con prora vera $P_v = 160^\circ$ ad una velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

Trascorse 01^h20^m stima di trovarsi nella posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche:

Lat. 41° 08',5 N - Long. 009° 37',6 E (punto A).

Al fine di verificare l'eventuale presenza di elementi perturbatori del moto, al medesimo orario (20^h20^m) determina la propria posizione osservando simultaneamente il Radiofaro Circolare di Capo Ferro (Lam.(3)15s52m24M) per rilevamento vero $R_{ilv} = 281^\circ$ e il Faro P.ta Timone (Lam.L.(2)10s72m15M) (Isola Tavolara) per rilevamento vero $R_{ilv} = 173^\circ$ (punto B).

Pertanto, deducendo la presenza di una corrente in zona, durante la navigazione seguita in questo intervallo temporale, determinare la direzione della corrente D_c .

$$D_c = 104^\circ$$

Prova di carteggio n. 11D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Zuben el Genubi" è in navigazione a E della Sardegna settentrionale, alle ore 08^h00^m, determina la propria posizione situata sul rilevamento vero $R_{ilv} = 250^\circ$ dell'ex semaforo di Capo Figari ad una distanza di 4,3 miglia nautiche (punto A).

Dal punto A delle ore 08^h00^m l'unità assume una rotta per lasciare a sinistra il fanale delle Isole Nibani (Lam.4s21m2M), a una distanza di 1 miglio nautico dallo stesso (punto B) e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn. Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 180^\circ$ e di velocità $V_c = 2$ kn, determinare la prora vera P_v .

$$P_v = 326^\circ$$

Prova di carteggio n. 12D (Carta nautica 42/D)

Il M/Y "Aldebaran" si trova in navigazione con prora vera $P_v = 000^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

Alle ore 05^h30^m determina la propria posizione osservando la costa effettuando un punto nave A con due rilevamenti simultanei:

faro di "Punta timone –tavolara" con $R_{ilp} = 118^\circ$ a sinistra;

faro "Isola di Figarolo" con $R_{ilp} = 77^\circ$ a sinistra.

Avendo calcolato il punto stimato B, allo stesso orario, di coordinate geografiche: Lat. 40°57,5' N – Long. 009°46,1' E, considerato che esistono elementi perturbatori del moto, determinare la velocità della corrente V_c .

$$V_c = 1,2 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 13D (Carta nautica 42/D)

Nel 2008 l'imbarcazione "Aliseo" si trova in navigazione a NE di Capo Figari (Golfo di Congianus), seguendo una rotta vera $R_v = 350^\circ$ ad una velocità propulsiva $V_p = 7,5$ kn e, alle ore 07^h00^m, determina la propria posizione attraverso l'osservazione simultanea dei rilevamenti veri del Faro Scoglio Mortoriotto (Lam.(2)6s10m2M) per $R_{ilv} = 317^\circ$ e dell'ex Semaforo di Capo Figari per $R_{ilv} = 196^\circ$ (punto A).

Tenuto conto che in zona vi è una corrente dalle seguenti caratteristiche $D_c = 115^\circ$ e $V_c = 2,5$ kn, determinare la prora vera P_v .

$$P_v = 334^\circ$$

PROBLEMI CARTEGGIO CORRENTI 42D CON TOLLERANZE

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DELLE CORRENTI (con tolleranze – carta nautica 42D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 42/D)

Alle ore 20^h20^m, l'imbarcazione "Alphard" determina la propria posizione attraverso l'osservazione simultanea dei rilevamenti veri del Faro Cap de Feno (Lam.(4)15s20m21M) per Rilv = 335° e del Faro Cap. Pertusato (Lam.(2)10s100m25M) per Rilv = 032° (punto A).

L'unità naviga seguendo una rotta vera $R_v = 290^\circ$ e una velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

Tenuto conto che in zona vi è una corrente dalle seguenti caratteristiche $D_c = 250^\circ$ e $V_c = 2,5$ kn, determinare la prora vera P_v .

$$P_v = 300^\circ \div 306^\circ$$

Prova di carteggio n. 2A (Carta nautica 42/D)

Alle ore 06^h45^m l'imbarcazione "Sonia" si trova sul punto A individuato dall'intersezione del rilevamento vero Rilv = 067° del faro Ex sem. di Capo Testa e la batimetrica dei 50 metri.

Dal punto A, l'imbarcazione procede con prora vera $P_v = 044^\circ$ e con velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

Alle ore 07^h20^m sul G.P.S. leggiamo le coordinate del punto nave B: Lat. 41°15',7 N e Long. 009° 04',7 E, imputiamo lo spostamento alla corrente. Decidiamo di rientrare sulla rotta pianificata assumendo $R_v = 057^\circ$.

Determinare le coordinate geografiche del punto dove si rientra nella rotta precedentemente pianificata.

$$\text{Lat. } 41^\circ 17',4 \text{ N} \div 41^\circ 18',0 \text{ N} - \text{Long. } 009^\circ 08',5 \text{ E} \div 009^\circ 09',1 \text{ E}$$

Prova di carteggio n. 3A (Carta nautica 42/D)

Il M/Y "Formalhaut" è in navigazione a SW della Corsica e segue una prora vera $P_v = 175^\circ$ ad una velocità propulsiva $V_p = 6,6$ kn.

Alle ore 08^h20^m, determina la propria posizione osservando il Faro di Cap de Feno (Lam.(4)15s20m21M) per rilevamento vero Rilv = 090° ad una distanza di 2 miglia nautiche dallo stesso (punto A).

Alle ore 09^h50^m, al fine di verificare gli elementi perturbatori del moto presenti in zona, determina nuovamente la sua posizione attraverso l'osservazione simultanea dei seguenti rilevamenti veri (punto B):

Rilv = 052° Faro di Cap Pertusato (Lam.(2)10s100m25M);

Rilv = 098° Faro di Capo Testa (Lam.(3)12s67m17M).

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la direzione della corrente D_c .

$$D_c = 298^\circ \div 304^\circ$$

Prova di carteggio n. 4B (Carta nautica 42/D)

Il M/Y "Atria" è in navigazione a NE della Sardegna e, alle ore 15^h00^m, determina la propria posizione (punto A) attraverso l'osservazione simultanea dei seguenti rilevamenti veri:

Rilv = 247° il Radiofaro Circolare di Capo Ferro (Lam.(3)15s52m24M);

Rilv = 300° il Faro di Isole Monaci (Lam.5s26m10M).

Da questo punto si procede con una velocità propulsiva $V_p = 12$ kn verso il punto B di coordinate geografiche GPS: Lat. 41° 21',5 N - Long. 009° 26',0 E.

Tenuto conto che in zona vi è una corrente dalle seguenti caratteristiche $D_c = 045^\circ$ e $V_c = 2,5$ kn, determinare la prora vera P_v .

$$P_v = 310^\circ \div 316^\circ$$

Prova di carteggio n. 5B (Carta nautica 42/D)

Il M/Y "Savona" alle ore 21^h00^m si trova sul punto A di coordinate geografiche GPS: Lat. 41°20',0 N – Long.009°30',0 E e procede con prora vera $P_v = 137^\circ$ con velocità propulsiva $V_p = 10$ kn a Levante delle "Bocche di Bonifacio".

PROBLEMI DELLE CORRENTI (con tolleranze – carta nautica 42D)

Alle ore 22^h00^m, al fine di verificare gli elementi perturbatori del moto presenti in zona, determina la propria posizione rilevando il faro “I Monaci” con rilevamento vero Rilv = 280° e distanza di 4 miglia nautiche. Posto che in zona esiste una corrente, determinare la direzione corrente Dc.

$$Dc = 255^\circ \div 261^\circ$$

Prova di carteggio n. 6C (Carta nautica 42/D)

Nel 2008 l'imbarcazione “Khamzin” è in navigazione ad NW della Sardegna e alle ore 12^h00^m determina la propria posizione osservando la parte di costa più sporgente di P.ta Li Canneddi (Lat. 41° 01',7 N - Long. 008° 52',8 E) per rilevamento vero Rilv = 115° ad una distanza di 1 miglio nautico (punto A).

Dal punto A, non essendo presenti in zona elementi perturbatori del moto, l'imbarcazione procede con prora vera Pv = 045° e con una velocità propulsiva Vp = 6,5 kn.

Alle ore 13^h00^m, al fine di verificare gli elementi perturbatori del moto presenti in zona, l'unità determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 41° 07',4 N - Long. 008° 55',1 E (punto B).

Posto che sono, pertanto, variati gli elementi perturbatori del moto, determinare la velocità della corrente Vc.

$$Vc = 1,7 \div 2,3 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 7C (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione “Utopia” è in navigazione con prora vera Pv = 035° e velocità propulsiva Vp = 6 kn.

Alle ore 20^h00^m determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 40°54',9 N e Long 008°42',1 E.

Sappiamo che la zona di mare è interessata da una corrente di direzione corrente Dc = 059° e velocità corrente Vc = 2 kn.

Determinare la velocità effettiva Ve.

$$Ve = 7,6 \div 8,2 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 8D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione “Markab” si trova in navigazione a SE di Capo Figari (Lat. 40° 59',7 N - Long. 009° 39',9 E) e, alle ore 14^h20^m, determina la propria posizione attraverso l'osservazione simultanea dei rilevamenti veri dell'ex Semaforo di Capo Figari per Rilv = 288° e del Faro di P.ta Timone (Lam.L.(2)10s72m15M) (I. Tavolara) per Rilv = 216° (punto A).

Da tale posizione dirige per giungere alle ore 16^h00^m sul punto B, situato alla distanza di 2 miglia nautiche sul rilevamento vero Rilv = 235° del Fanale delle Isole Nibani (Lam.4s21m2M), segnalamento luminoso marittimo posto a SE di Capo Ferro.

Tenuto conto che in zona vi è una corrente dalle seguenti caratteristiche Dc = 246° e Vc = 2,4 kn, determinare la velocità effettiva Ve.

$$Ve = 7,8 \div 8,4 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 9D (Carta nautica 42/D)

Nel 2008 siete in navigazione a bordo dell'imbarcazione “Canopo” ad E dell'Isola Tavolara, alla velocità propulsiva Vp di 7 kn e con prora bussola Pb = 348°.

Alle ore 05^h30^m determinate la vostra posizione attraverso l'osservazione simultanea dei rilevamenti bussola del Faro di P.ta Timone (Lam.L.(2)10s72m15M) per Rilb = 242° e del Faro dell'Isola di Figarolo (Lam.5s71m11M) per Rilb = 283° (punto A).

In zona vi è una corrente dalle seguenti caratteristiche Dc = 100° e Vc = 1,5 kn.

Il valore di declinazione riportato sulla carta nautica è: 0° 10' E 1993 (7' E)

PROBLEMI DELLE CORRENTI (con tolleranze – carta nautica 42D)

Considerando che gli elementi perturbatori del moto restano invariati, determinare la rotta vera R_v .

$$R_v = 357^\circ \div 363^\circ$$

Prova di carteggio n. 10D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Nunki" alle ore 19^h00^m, in navigazione ad E di Capo Ferro, segue una navigazione stimata con prora vera $P_v = 160^\circ$ ad una velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

Trascorse 01^h20^m stima di trovarsi nella posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche:

Lat. 41° 08',5 N - Long. 009° 37',6 E (punto A).

Al fine di verificare l'eventuale presenza di elementi perturbatori del moto, al medesimo orario (20^h20^m) determina la propria posizione osservando simultaneamente il Radiofaro Circolare di Capo Ferro (Lam.(3)15s52m24M) per rilevamento vero $R_{ilv} = 281^\circ$ e il Faro P.ta Timone (Lam.L.(2)10s72m15M) (Isola Tavolara) per rilevamento vero $R_{ilv} = 173^\circ$ (punto B).

Pertanto, deducendo la presenza di una corrente in zona, durante la navigazione seguita in questo intervallo temporale, determinare la direzione della corrente D_c .

$$D_c = 101^\circ \div 107^\circ$$

Prova di carteggio n. 11D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Zuben el Genubi" è in navigazione a E della Sardegna settentrionale, alle ore 08^h00^m, determina la propria posizione situata sul rilevamento vero $R_{ilv} = 250^\circ$ dell'ex semaforo di Capo Figari ad una distanza di 4,3 miglia nautiche (punto A).

Dal punto A delle ore 08^h00^m l'unità assume una rotta per lasciare a sinistra il fanale delle Isole Nibani (Lam.4s21m2M), a una distanza di 1 miglio nautico dallo stesso (punto B) e una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn. Considerato che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 180^\circ$ e di velocità $V_c = 2$ kn, determinare la prora vera P_v .

$$P_v = 323^\circ \div 329^\circ$$

Prova di carteggio n. 12D (Carta nautica 42/D)

Il M/Y "Aldebaran" si trova in navigazione con prora vera $P_v = 000^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

Alle ore 05^h30^m determina la propria posizione osservando la costa effettuando un punto nave A con due rilevamenti simultanei:

faro di "Punta timone –tavolara" con $R_{ilp} = 118^\circ$ a sinistra;

faro "Isola di Figarolo" con $R_{ilp} = 77^\circ$ a sinistra.

Avendo calcolato il punto stimato B, allo stesso orario, di coordinate geografiche: Lat. 40°57,5' N – Long. 009°46,1' E, considerato che esistono elementi perturbatori del moto, determinare la velocità della corrente V_c .

$$V_c = 0,9 \div 1,5 \text{ kn}$$

Prova di carteggio n. 13D (Carta nautica 42/D)

Nel 2008 l'imbarcazione "Aliseo" si trova in navigazione a NE di Capo Figari (Golfo di Congianus), seguendo una rotta vera $R_v = 350^\circ$ ad una velocità propulsiva $V_p = 7,5$ kn e, alle ore 07^h00^m, determina la propria posizione attraverso l'osservazione simultanea dei rilevamenti veri del Faro Scoglio Mortoriotto (Lam.(2)6s10m2M) per $R_{ilv} = 317^\circ$ e dell'ex Semaforo di Capo Figari per $R_{ilv} = 196^\circ$ (punto A).

Tenuto conto che in zona vi è una corrente dalle seguenti caratteristiche $D_c = 115^\circ$ e $V_c = 2,5$ kn, determinare la prora vera P_v .

$$P_v = 331^\circ \div 337^\circ$$

**PROBLEMI CARTEGGIO
NAVIGAZIONE COSTIERA
42D
CON SOLUZIONE ESATTA**

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con soluzione esatta – carta nautica 42D)

Prova di carteggio n.1A (Carta nautica 42/D)

In navigazione ad ovest di Cap de Feno con Pb 286° e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn (declinazione $3^\circ E$, deviazione $1^\circ E$), alle ore 02^{h30m} rileviamo il fanale del segnale IALA cardinale sud per Rilb = 346° .
Dopo 20 minuti lo rileviamo nuovamente per Rilb = 56° .
Determinare le coordinate geografiche del punto nave delle ore 02^{h50m} .

Lat. $41^\circ 25',9$ N Long. $008^\circ 51',6$ E

Prova di carteggio n.2A (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Mizar", è in navigazione a W di Cap de Feno (SW della Corsica), seguendo una rotta vera $R_v = 080^\circ$ con una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn e, alle ore 10^{h40m} , determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 22',2$ N - Long. $008^\circ 57',5$ E (punto A).

Sempre alla medesima ora 10^{h40m} la stessa unità riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Esperia" per avaria. Tale imbarcazione comunica la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 17',3$ N - Long. $009^\circ 06',0$ E (punto B).

L'imbarcazione "Esperia" sta navigando seguendo una rotta vera $R_v = 060^\circ$ ad una velocità effettiva $V_e = 3,3$ kn.

L'imbarcazione "Mizar" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza aumentando la velocità a 8 kn.

Determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $41^\circ 19',4$ N - Long. $009^\circ 10',9$ E

Prova di carteggio n. 3B (Carta nautica 42/D)

Nel 2009 l'imbarcazione "Peacock" naviga a SE della Corsica con prora vera $P_v = 180^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 4$ kn, in assenza di elementi perturbatori del moto.

Alle ore 11^{h50m} determina la propria posizione (punto A) attraverso l'osservazione simultanea dei seguenti rilevamenti bussola:

Rilb = 243° il segnale cardinale E dell'Ecueil de Perduto (sc(3)10s16m11M);

Rilb = 195° il faro di Razzoli (Lam.5s77m13M);

Rilb = 286° la Torre di Santa Manza.

Il valore di declinazione è: $0^\circ 05' E$ 1993 ($7^\circ E$)

Determinare l'ora in cui si rileva al traverso di dritta il Faro dell'Isola di Lavezzi (Int.(2)6s27m15M) punto B.

Ora traverso: 12^{h34m}

Prova di carteggio n. 4B (Carta nautica 42/D)

Ci troviamo in navigazione ad est dell'Arcipelago della Maddalena con prora bussola $P_b = 300^\circ$ (declinazione $2^\circ E$, deviazione $2^\circ W$) e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn; rileviamo il Faro sulle Isolette Monaci per Rilb = 55° .

Successivamente, dopo 15 minuti di navigazione, rileviamo nuovamente lo stesso per Rilb = 30° . Determinare il punto nave al momento dell'ultimo rilevamento.

Lat. $41^\circ 15',8$ N Long. $009^\circ 33',1$ E

Prova di carteggio n. 5B (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Altair" è in navigazione a SE dell'Isola di Caprera, seguendo una rotta vera $R_v = N$ con una velocità propulsiva $V_p = 8$ kn e alle ore 20^{h20m} determina la propria posizione (punto A) attraverso l'osservazione simultanea dei seguenti rilevamenti veri:

Rilv = 135° del Faro di Capo Ferro (Lam.(3)15s52m24M);

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con soluzione esatta – carta nautica 42D)

Rilv = 246° della Meda galleggiante Secca di Tre Monti (Lam.(2)8s5M).

Alle ore 21^h05^m , l'unità "Altair" riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Deneb" che, a causa di un'avaria al propulsore, procede con rotta vera $Rv = 225^\circ$ e velocità effettiva $Ve = 2$ kn.

L'unità "Deneb" comunica la propria posizione delle ore 21^h05^m individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 22',5$ N - Long. $009^\circ 23',5$ E (punto B).

L'imbarcazione "Altair" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza aumentando la velocità propulsiva a $9,9$ kn.

Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $41^\circ 21',4$ N - Long. $009^\circ 22',0$ E

Prova di carteggio n.6C (Carta nautica 42/D)

Alle ore 12^h00^m salpiamo dalla rada a nord di C.po di M. Russo e assumiamo prora bussola $Pb = 281^\circ$ e velocità propulsiva $Vp = 18$ kn (declinazione $3^\circ W$, deviazione $2^\circ E$), rilevando il P.to Trigonometrico su M. Russo per Rilb = 241° .

Alle ore 12^h10^m rileviamo il Camp.le su P.ta di li Francesi per Rilb = 211° .

Determinare il punto nave delle ore 12^h10^m .

Lat. $41^\circ 10',1$ N Long. $009^\circ 04',6$ E

Prova di carteggio n.7C (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Enif" è in navigazione ad W della Sardegna e, alle ore $10^h 00^m$, determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 08',5$ N - Long. $009^\circ 01',5$ E (punto A).

Alla stessa ora, l'unità "Enif", riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Denebola" che, a causa di un'avaria al propulsore, procede con rotta vera $Rv = 280^\circ$ e velocità propulsiva $Vp = 2$ kn.

L'unità "Denebola" comunica la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 12',0$ N - Long. $009^\circ 02',5$ E (punto B).

L'imbarcazione "Enif" decide, quindi, di raggiungere l'unità "Denebola" per prestarle assistenza impostando la velocità propulsiva $Vp = 3$ kn.

Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $41^\circ 12',6$ N Long. $008^\circ 58',5$ E

Prova di carteggio n.8D (Carta nautica 42/D)

Avvicinandoci al Golfo di Olbia da Sud-Est con prora bussola $Pb = 317^\circ$ (declinazione $4^\circ E$, deviazione $6^\circ W$) e velocità propulsiva $Vp = 14$ kn, alle ore 06^h30^m rileviamo il Faro di P.ta Timone per Rilb = 272° . Successivamente, alle ore 06^h42^m rileviamo il Faro della Bocca di Olbia per Rilb = 75° , dove accosteremo per dirigere verso la rada di Olbia.

Determinare le coordinate geografiche del punto di accostata.

Lat. $40^\circ 57',5$ N Long. $009^\circ 44',0$ E

Prova di carteggio n. 9D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Alpheratz" è in navigazione ad E dell'Isola Mortorio e segue una Rotta vera $Rv = 348^\circ$ con una velocità propulsiva $Vp = 6,6$ kn e, alle ore $07^h 00^m$, determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 05',2$ N - Long. $009^\circ 48',0$ E (punto A).

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con soluzione esatta – carta nautica 42D)

Alla medesima ora, l'unità "Alpheratz" riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Schedar" che, a causa di un'avaria al propulsore, procede con rotta vera $R_v = 100^\circ$ e velocità effettiva $V_e = 1,5$ kn.

L'unità "Schedar" comunica la propria posizione situata a 8 miglia nautiche a levante del Faro delle Isole Monaci (Lam.5s26m10M) (punto B). L'imbarcazione "Alpheratz" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza mantenendo invariata la propria velocità.

Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $41^\circ 12',6$ N Long. $009^\circ 44',1$ E

Prova di carteggio n.10D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Hamal", in navigazione ad E del Golfo del Pevero con Rotta vera $R_v = 330^\circ$ e con una velocità propulsiva $V_p = 5$ kn, alle ore $07^h 51^m$ determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 07',6$ N - Long. $009^\circ 39',1$ E (punto A).

Alla medesima ora, l'unità "Hamal", riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Spica" che, a causa di un'avaria al propulsore, procede con rotta vera $R_v = 170^\circ$ e velocità effettiva $V_e = 3,2$ kn.

L'unità "Spica" comunica la propria posizione situata sul rilevamento vero $R_{ilv} = 249^\circ$ del Faro Isole Monaci (Lam.5s26m10M) posto ad una distanza di 8 miglia nautiche dal Faro stesso (punto B).

L'imbarcazione "Hamal" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza all'unità "Spica" mantenendo invariata la propria velocità.

Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $41^\circ 12',5$ N Long. $009^\circ 43',5$ E

PROBLEMI CARTEGGIO NAVIGAZIONE COSTIERA 42D CON TOLLERANZE

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con tolleranze – carta nautica 42D)

Prova di carteggio n.1A (Carta nautica 42/D)

In navigazione ad ovest di Cap de Feno con Pb 286° e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn (declinazione 3°E, deviazione 1°E), alle ore 02^h30^m rileviamo il fanale del segnale IALA cardinale sud per Rilb = 346°. Dopo 20 minuti lo rileviamo nuovamente per Rilb = 56°. Determinare le coordinate geografiche del punto nave delle ore 02^h50^m.

Lat. 41°25',6 N ÷ 41°26',2 N Long. 008°51',3 E ÷ 008°51',9 E

Prova di carteggio n.2A (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Mizar", è in navigazione a W di Cap de Feno (SW della Corsica), seguendo una rotta vera $R_v = 080^\circ$ con una velocità propulsiva $V_p = 6$ kn e, alle ore 10^h40^m, determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 41° 22',2 N - Long. 008° 57',5 E (punto A).

Sempre alla medesima ora 10^h40^m la stessa unità riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Esperia" per avaria. Tale imbarcazione comunica la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. 41° 17',3 N - Long. 009° 06',0 E (punto B).

L'imbarcazione "Esperia" sta navigando seguendo una rotta vera $R_v = 060^\circ$ ad una velocità effettiva $V_e = 3,3$ kn.

L'imbarcazione "Mizar" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza aumentando la velocità a 8 kn.

Determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. 41° 19',1 N ÷ 41° 19',7 N - Long. 009° 10',6 E ÷ 009° 11',2 E

Prova di carteggio n. 3B (Carta nautica 42/D)

Nel 2009 l'imbarcazione "Peacock" naviga a SE della Corsica con prora vera $P_v = 180^\circ$ e velocità propulsiva $V_p = 4$ kn, in assenza di elementi perturbatori del moto.

Alle ore 11^h50^m determina la propria posizione (punto A) attraverso l'osservazione simultanea dei seguenti rilevamenti bussola:

Rilb = 243° il segnale cardinale E dell'Ecueil de Perduto (sc(3)10s16m11M);

Rilb = 195° il faro di Razzoli (Lam.5s77m13M);

Rilb = 286° la Torre di Santa Manza.

Il valore di declinazione è: 0° 05' E 1993 (7° E)

Determinare l'ora in cui si rileva al traverso di dritta il Faro dell'Isola di Lavezzi (Int.(2)6s27m15M) punto B.

Ora traverso: 12^h31^m ÷ 12^h37^m

Prova di carteggio n. 4B (Carta nautica 42/D)

Ci troviamo in navigazione ad est dell'Arcipelago della Maddalena con prora bussola $P_b = 300^\circ$ (declinazione 2°E, deviazione 2°W) e velocità propulsiva $V_p = 6$ kn; rileviamo il Faro sulle Isolette Monaci per Rilb = 55°.

Successivamente, dopo 15 minuti di navigazione, rileviamo nuovamente lo stesso per Rilb = 30°. Determinare il punto nave al momento dell'ultimo rilevamento.

Lat. 41°15',5 N ÷ 42°16',1 N Long. 009°32',8 E ÷ 009°33',4 E

Prova di carteggio n. 5B (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Altair" è in navigazione a SE dell'Isola di Caprera, seguendo una rotta vera $R_v = N$ con una velocità propulsiva $V_p = 8$ kn e alle ore 20^h20^m determina la propria posizione (punto A) attraverso l'osservazione simultanea dei seguenti rilevamenti veri:

Rilv = 135° del Faro di Capo Ferro (Lam.(3)15s52m24M);

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con tolleranze – carta nautica 42D)

Rilv = 246° della Meda galleggiante Secca di Tre Monti (Lam.(2)8s5M).

Alle ore $21^{\text{h}}05^{\text{m}}$, l'unità "Altair" riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Deneb" che, a causa di un'avaria al propulsore, procede con rotta vera $Rv = 225^\circ$ e velocità effettiva $Ve = 2$ kn.

L'unità "Deneb" comunica la propria posizione delle ore $21^{\text{h}}05^{\text{m}}$ individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 22',5$ N - Long. $009^\circ 23',5$ E (punto B).

L'imbarcazione "Altair" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza aumentando la velocità propulsiva a $9,9$ kn.

Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $41^\circ 21',1$ N ÷ $41^\circ 21',7$ N - Long. $009^\circ 21',7$ E ÷ $009^\circ 22',3$ E

Prova di carteggio n.6C (Carta nautica 42/D)

Alle ore $12^{\text{h}}00^{\text{m}}$ salpiamo dalla rada a nord di C.po di M. Russo e assumiamo prora bussola $Pb = 281^\circ$ e velocità propulsiva $Vp = 18$ kn (declinazione 3°W , deviazione 2°E), rilevando il P.to Trigonometrico su M. Russo per Rilb = 241° .

Alle ore $12^{\text{h}}10^{\text{m}}$ rileviamo il Camp.le su P.ta di li Francesi per Rilb = 211° .

Determinare il punto nave delle ore $12^{\text{h}}10^{\text{m}}$.

Lat. $41^\circ 09',8$ N ÷ $42^\circ 10',4$ N Long. $009^\circ 04',3$ E ÷ $009^\circ 04',9$ E

Prova di carteggio n.7C (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Enif" è in navigazione ad W della Sardegna e, alle ore $10^{\text{h}} 00^{\text{m}}$, determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 08',5$ N - Long. $009^\circ 01',5$ E (punto A).

Alla stessa ora, l'unità "Enif", riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Denebola" che, a causa di un'avaria al propulsore, procede con rotta vera $Rv = 280^\circ$ e velocità propulsiva $Vp = 2$ kn.

L'unità "Denebola" comunica la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 12',0$ N - Long. $009^\circ 02',5$ E (punto B).

L'imbarcazione "Enif" decide, quindi, di raggiungere l'unità "Denebola" per prestarle assistenza impostando la velocità propulsiva $Vp = 3$ kn.

Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $41^\circ 12',3$ N ÷ $41^\circ 12',9$ N Long. $008^\circ 58',2$ E ÷ $008^\circ 58',8$ E

Prova di carteggio n.8D (Carta nautica 42/D)

Avvicinandoci al Golfo di Olbia da Sud-Est con prora bussola $Pb = 317^\circ$ (declinazione 4°E , deviazione 6°W) e velocità propulsiva $Vp = 14$ kn, alle ore $06^{\text{h}}30^{\text{m}}$ rileviamo il Faro di P.ta Timone per Rilb = 272° . Successivamente, alle ore $06^{\text{h}}42^{\text{m}}$ rileviamo il Faro della Bocca di Olbia per Rilb = 75° , dove accosteremo per dirigere verso la rada di Olbia.

Determinare le coordinate geografiche del punto di accostata.

Lat. $40^\circ 57',2$ N ÷ $40^\circ 57',8$ N Long. $009^\circ 43',7$ E ÷ $009^\circ 44',3$ E

Prova di carteggio n. 9D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Alpheratz" è in navigazione ad E dell'Isola Mortorio e segue una Rotta vera $Rv = 348^\circ$ con una velocità propulsiva $Vp = 6,6$ kn e, alle ore $07^{\text{h}} 00^{\text{m}}$, determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 05',2$ N - Long. $009^\circ 48',0$ E (punto A).

PROBLEMI DI NAVIGAZIONE COSTIERA
(con tolleranze – carta nautica 42D)

Alla medesima ora, l'unità "Alpheratz" riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Schedar" che, a causa di un'avaria al propulsore, procede con rotta vera $R_v = 100^\circ$ e velocità effettiva $V_e = 1,5$ kn.

L'unità "Schedar" comunica la propria posizione situata a 8 miglia nautiche a levante del Faro delle Isole Monaci (Lam.5s26m10M) (punto B). L'imbarcazione "Alpheratz" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza mantenendo invariata la propria velocità.

Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $41^\circ 12',3$ N \div $41^\circ 12',9$ N Long. $009^\circ 43',8$ E \div $009^\circ 44',4$ E

Prova di carteggio n.10D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Hamal", in navigazione ad E del Golfo del Pevero con Rotta vera $R_v = 330^\circ$ e con una velocità propulsiva $V_p = 5$ kn, alle ore $07^h 51^m$ determina la propria posizione individuata dalle seguenti coordinate geografiche GPS: Lat. $41^\circ 07',6$ N - Long. $009^\circ 39',1$ E (punto A).

Alla medesima ora, l'unità "Hamal", riceve una richiesta di assistenza dall'imbarcazione "Spica" che, a causa di un'avaria al propulsore, procede con rotta vera $R_v = 170^\circ$ e velocità effettiva $V_e = 3,2$ kn.

L'unità "Spica" comunica la propria posizione situata sul rilevamento vero $R_{ilv} = 249^\circ$ del Faro Isole Monaci (Lam.5s26m10M) posto ad una distanza di 8 miglia nautiche dal Faro stesso (punto B).

L'imbarcazione "Hamal" decide, quindi, di raggiungere l'unità in difficoltà per prestare assistenza all'unità "Spica" mantenendo invariata la propria velocità.

Considerando che in zona non sono presenti elementi perturbatori del moto, determinare le coordinate geografiche del punto D di intercettazione.

Lat. $41^\circ 12',2$ N \div $41^\circ 12',8$ N Long. $009^\circ 43',2$ E \div $009^\circ 43',8$ E

PROBLEMI CARTEGGIO SCARROCCIO 42D CON SOLUZIONE ESATTA

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DI SCARROCCIO
(con soluzione esatta – carta nautica 42D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 42/D)

Dal punto nave A di coordinate geografiche GPS Lat. $41^{\circ} 15',3$ N e Long. $009^{\circ} 11',5$ E, si procede per raggiungere il porto di Bonifacio (Simbolo) navigando con velocità propulsiva $V_p = 7$ kn. Sapendo che in zona insiste un vento di Ponente che provoca uno scarroccio di 10° , determinare la Prua vera per giungere a destinazione.

$P_v = 335^{\circ}$

Prova di carteggio n. 2B (Carta nautica 42/D)

Alle ore $10^h 50^m$ ci troviamo sul punto A che si trova sul rilevamento vero $R_{lv} = 190^{\circ}$ del Faro Isolette Monaci alla distanza di 1 miglio nautico. Siamo navigando con prora vera $P_v = 050^{\circ}$ e velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

In zona è presente un vento di Ostro che provoca uno scarroccio di 8° e una variazione di velocità di + 1 nodo.

Determinare la posizione del punto nave B alle ore $12^h 30^m$ tenendo conto dell'effetto del vento.

Lat. $41^{\circ} 23',8$ N Long. $009^{\circ} 42',9$ E

Prova di carteggio n. 3C (Carta nautica 42/D)

Alle ore $11^h 15^m$ dal punto nave A di coordinate geografiche GPS: Lat. $40^{\circ} 56',7$ N e Long. $008^{\circ} 42',5$ E si procede con rotta vera $R_v = 045^{\circ}$ e velocità effettiva $V_e = 5,5$ kn.

Considerando che nella zona soffia un vento di Maestrale che crea uno scarroccio di 6° , determinare l'orario in cui si rileva alla nostra dritta P.ta li Canneddi, per rilevamento polare $\rho = 90^{\circ}$.

Ora traverso $12^h 51^m$

Prova di carteggio n. 4D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Starfive" è in navigazione nel Golfo di Olbia; alle ore $10^h 25^m$ stima la sua posizione (punto A) rilevando il Faro di P.ta Timone (I. Tavolara) per $R_{lv} = 127^{\circ}$ ad una distanza di 1,8 miglia nautiche.

Da detta posizione si vuole seguire $R_v = 345^{\circ}$ e nella zona è presente un vento di Grecale che crea uno scarroccio di 10° con una velocità effettiva V_e di 6,5 kn.

Determinare l'ora in cui si rileva il Faro dello Scoglio Mortoriotto per Rilevamento polare a sinistra $\rho = -90$.

Ora traverso $11^h 48^m$

PROBLEMI CARTEGGIO SCARROCCIO 42D CON TOLLERANZE

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

PROBLEMI DI SCARROCCIO
(con tolleranze – carta nautica 42D)

Prova di carteggio n. 1A (Carta nautica 42/D)

Dal punto nave A di coordinate geografiche GPS Lat. $41^{\circ} 15',3$ N e Long. $009^{\circ} 11',5$ E, si procede per raggiungere il porto di Bonifacio (Simbolo) navigando con velocità propulsiva $V_p = 7$ kn. Sapendo che in zona insiste un vento di Ponente che provoca uno scarroccio di 10° , determinare la Prua vera per giungere a destinazione.

$$P_v = 333^{\circ} \div 337^{\circ}$$

Prova di carteggio n. 2B (Carta nautica 42/D)

Alle ore $10^h 50^m$ ci troviamo sul punto A che si trova sul rilevamento vero $R_{lv} = 190^{\circ}$ del Faro Isolette Monaci alla distanza di 1 miglio nautico. Siamo navigando con prora vera $P_v = 050^{\circ}$ e velocità propulsiva $V_p = 7$ kn.

In zona è presente un vento di Ostro che provoca uno scarroccio di 8° e una variazione di velocità di + 1 nodo.

Determinare la posizione del punto nave B alle ore $12^h 30^m$ tenendo conto dell'effetto del vento.

$$\text{Lat. } 41^{\circ} 23',5 \text{ N} \div 41^{\circ} 24',1 \text{ N} \quad \text{Long. } 009^{\circ} 42',6 \text{ E} \div 009^{\circ} 43',2 \text{ E}$$

Prova di carteggio n. 3C (Carta nautica 42/D)

Alle ore $11^h 15^m$ dal punto nave A di coordinate geografiche GPS: Lat. $40^{\circ} 56',7$ N e Long. $008^{\circ} 42',5$ E si procede con rotta vera $R_v = 045^{\circ}$ e velocità effettiva $V_e = 5,5$ kn.

Considerando che nella zona soffia un vento di Maestrale che crea uno scarroccio di 6° , determinare l'orario in cui si rileva alla nostra dritta P.ta li Canneddi, per rilevamento polare $\rho = 90^{\circ}$.

$$\text{Ora traverso } 12^h 47^m \div 12^h 54^m$$

Prova di carteggio n. 4D (Carta nautica 42/D)

L'imbarcazione "Starfive" è in navigazione nel Golfo di Olbia; alle ore $10^h 25^m$ stima la sua posizione (punto A) rilevando il Faro di P.ta Timone (I. Tavolara) per $R_{lv} = 127^{\circ}$ ad una distanza di 1,8 miglia nautiche.

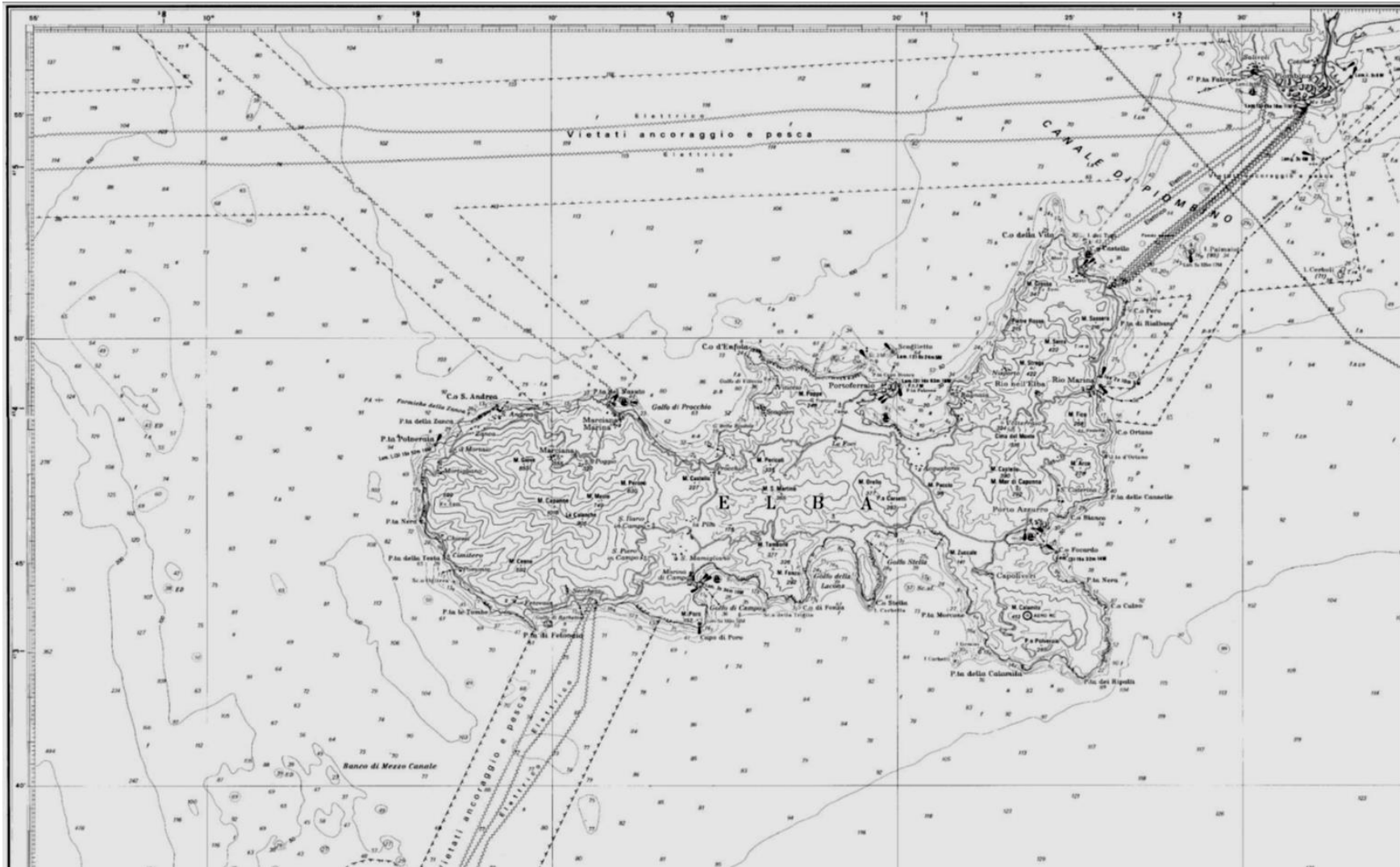
Da detta posizione si vuole seguire $R_v = 345^{\circ}$ e nella zona è presente un vento di Grecale che crea uno scarroccio di 10° con una velocità effettiva V_e di 6,5 kn.

Determinare l'ora in cui si rileva il Faro dello Scoglio Mortoriotto per Rilevamento polare a sinistra $\rho = -90$.

$$\text{Ora traverso } 11^h 45^m \div 11^h 51^m$$

SETTORI CARTA NAUTICA 5D

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

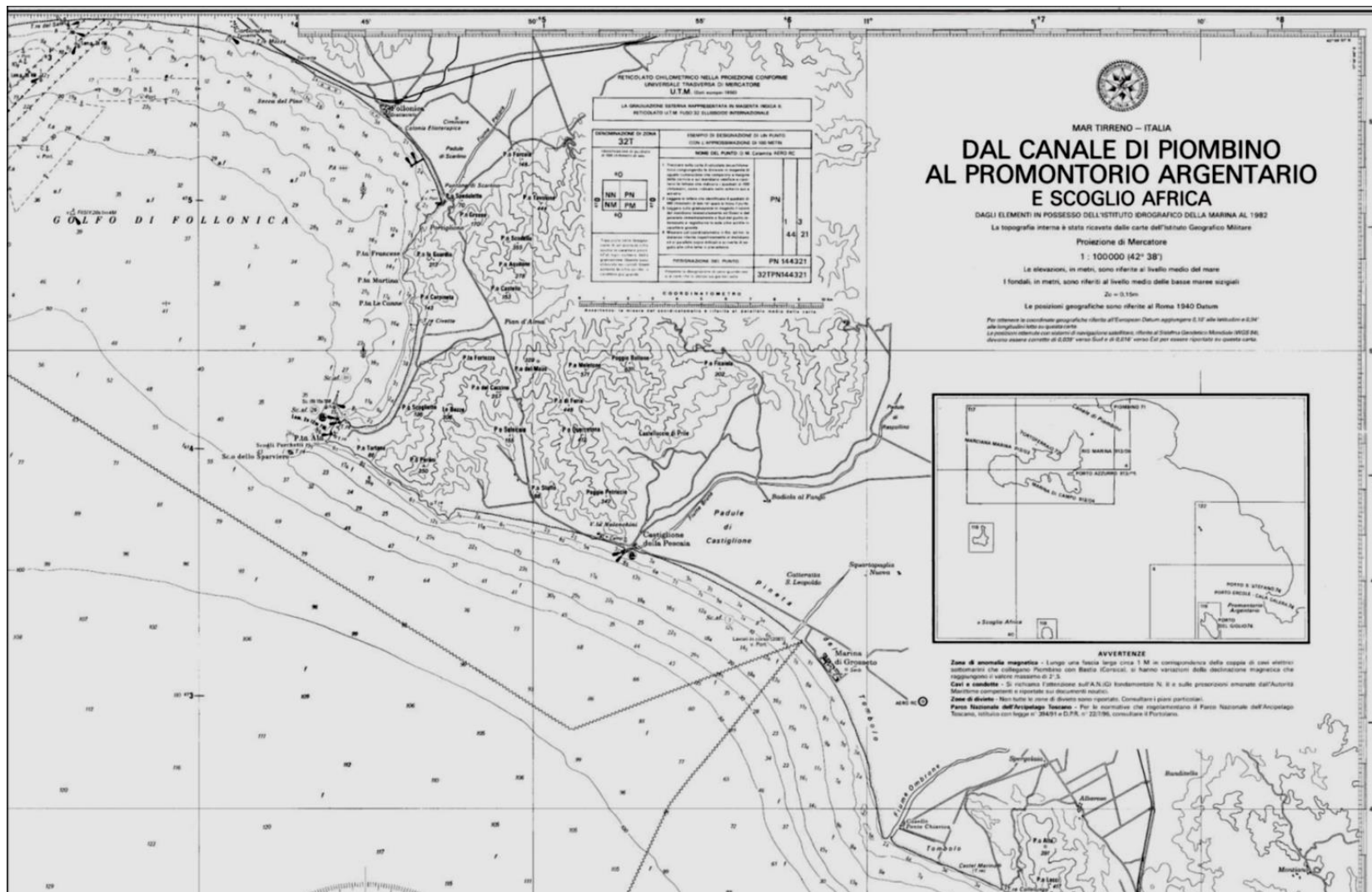




MIMS

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

B

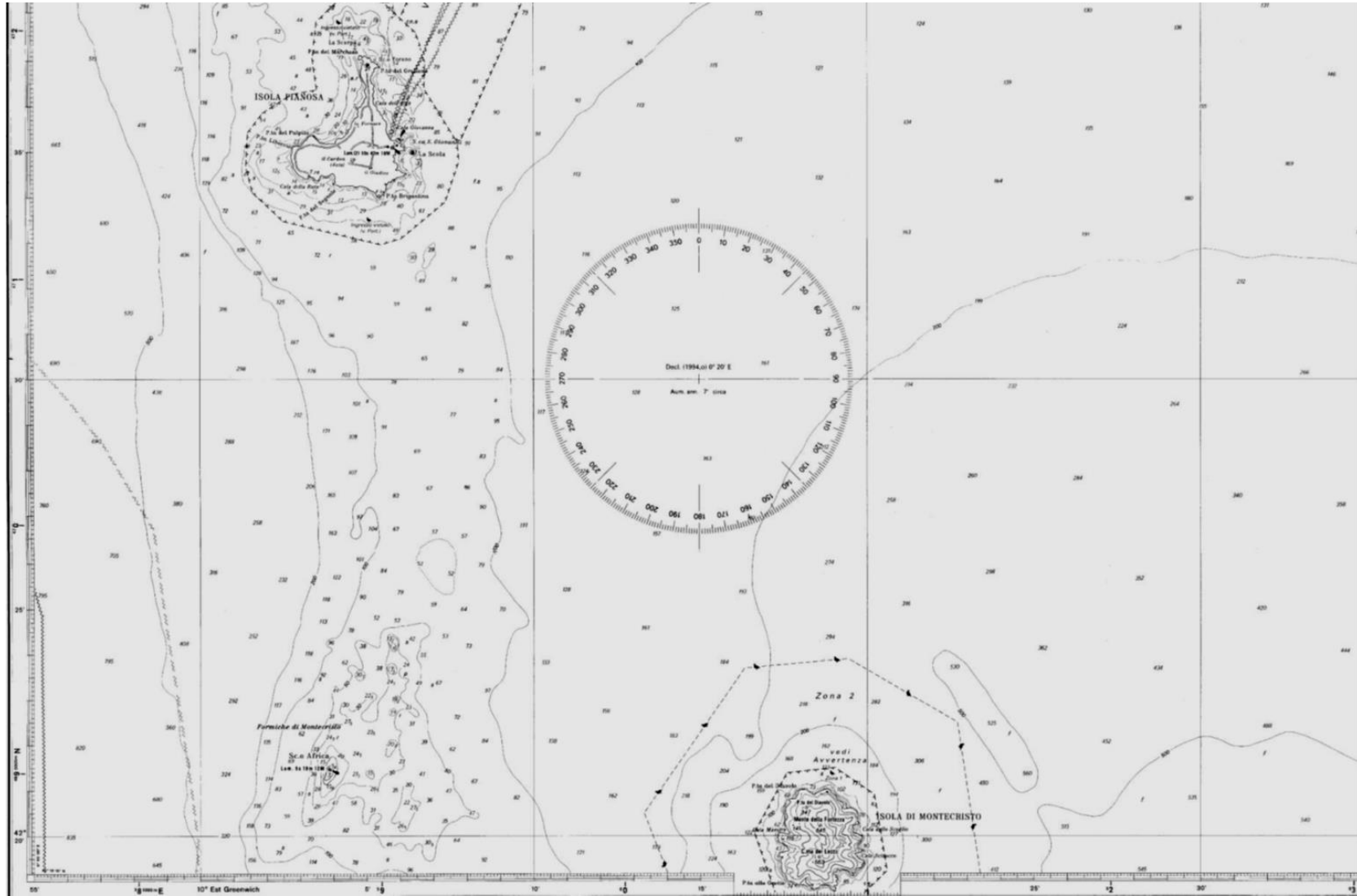




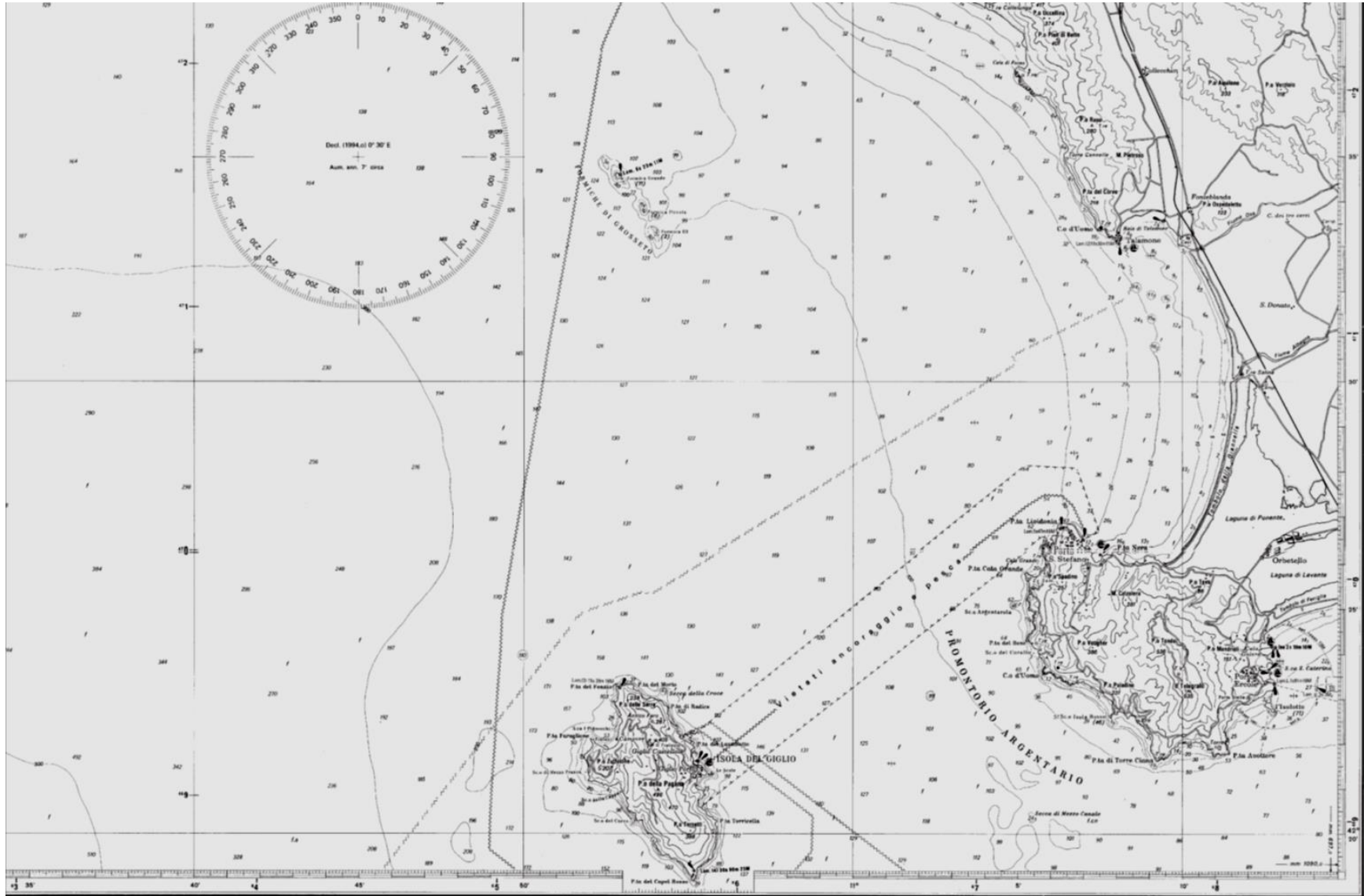
MIMS

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

C



D



NUOVA TABELLA DEVIAZIONI

(d.m. 323 DEL 10/08/2021)

**MIMS**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili**TABELLA DI DEVIAZIONE***(Art.10, comma 1 D.M. 323 del 10 agosto 2021)*

Pm	Deviazione	Pb	Pm	Deviazione	Pb
000°	- 2°	002°	180°	+ 3°	177°
005°	- 2°	007°	185°	+ 4°	181°
010°	- 2°	012°	190°	+ 4°	186°
015°	- 3°	018°	195°	+ 4°	191°
020°	- 3°	023°	200°	+ 4°	196°
025°	- 3°	028°	205°	+ 5°	200°
030°	- 3°	033°	210°	+ 5°	205°
035°	- 3°	038°	215°	+ 5°	210°
040°	- 3°	043°	220°	+ 5°	215°
045°	- 4°	049°	225°	+ 5°	220°
050°	- 4°	054°	230°	+ 4°	226°
055°	- 4°	059°	235°	+ 4°	231°
060°	- 4°	064°	240°	+ 3°	237°
065°	- 4°	069°	245°	+ 3°	242°
070°	- 4°	074°	250°	+ 2°	248°
075°	- 4°	079°	255°	+ 2°	253°
080°	- 5°	085°	260°	+ 1°	259°
085°	- 5°	090°	265°	0°	265°
090°	- 5°	095°	270°	- 1°	271°
095°	- 4°	099°	275°	- 1°	276°
100°	- 3°	103°	280°	- 1°	281°
105°	- 2°	107°	285°	- 2°	287°
110°	- 2°	112°	290°	- 2°	292°
115°	- 1°	116°	295°	- 2°	297°
120°	- 1°	121°	300°	- 3°	303°
125°	0°	125°	305°	- 3°	308°
130°	+ 1°	129°	310°	- 3°	313°
135°	+ 2°	133°	315°	- 3°	318°
140°	+ 2°	138°	320°	- 3°	323°
145°	+ 2°	143°	325°	- 2°	327°
150°	+ 2°	148°	330°	- 2°	332°
155°	+ 2°	153°	335°	- 2°	337°
160°	+ 3°	157°	340°	- 2°	342°
165°	+ 3°	162°	345°	- 2°	347°
170°	+ 3°	167°	350°	- 2°	352°
175°	+ 3°	172°	355°	- 2°	357°
180°	+ 3°	177°	360°	- 2°	002°