QUIZ BASE

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1		Com'è denominata la massima lunghezza dell'unità navale, cioè quella misurata tra le estremità prodiera e poppiera?	lunghezza tra le perpendicolari.	F	lunghezza al galleggiamento.	F	lunghezza fuori tutto.	V	1.1.1-1	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
2		Cosa si intende per asse longitudinale di un'unità navale?	l'asse di rotazione di riferimento per il movimento di beccheggio.	F	l'asse passante per la prua e la poppa, parallelo alla chiglia.	V	l'asse orizzontale compreso tra le due murate, posto perpendicolarmente a quello trasversale.	F	1.1.1-2	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
3		Quale funzione svolge la sentina di un'unità navale?	contenere il carburante.	F	contenere le acque sporche e i residui liquidi.	V	contenere le acque dolci.	F	1.1.1-3	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
4		Le murate sono:	la porzione esterna e laterale dello scafo (opera morta) che si estende tra la prora e la poppa.	V	la superficie laterale verticale della tuga dell'unità navale.	F	la paratia divisoria verticale che separa due locali posti all'interno dello scafo.	F	1.1.1-4	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
5		Cos'è il ponte di coperta?	il ponte che si estende longitudinalmente e trasversalmente, in modo continuo, racchiudendo interamente lo scafo.	V	la superficie orizzontale atta a ricoprire la parte più alta dell'unità.	F	la struttura che ricopre le cabine.	F	1.1.1-5	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
6		Cosa si intende per prua dell'unità?	la parte priva di spigoli dello scafo.	F	la parte estrema posteriore dello scafo.	F	la porzione anteriore posta all'estremità dell'unità.	V	1.1.1-6	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
7		Cosa si intende per poppa di un'unità?	la parte più arrotondata dello scafo.	F	la porzione posteriore posta all'estremità dello scafo.	V	la porzione estrema anteriore dello scafo.	F	1.1.1-7	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
8		Cosa si intende per specchio di poppa di un'unità?	la porzione esterna e superiore della poppa.	V	la paratia interna che separa gli organi del timone dal resto delle cabine.	F	la superficie verticale interna	F	1.1.1-8	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
9		Cosa si intende per locale macchine o locale apparato motore di un'unità?	l'ambiente di bordo dove sono sistemati i motori principali e la gran parte dei sistemi ausiliari.	V	il locale di bordo, generalmente situato a poppa, individuato come garage.	F	l'ambiente dovo sono collocati esclusivamente i sistemi ausiliari.	F	1.1.1-9	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
10	figura 1	Con riferimento alla figura, quale porzione dello scafo è indicata dalle linee trasversali?	specchio di poppa.	F	opera viva.	V	opera morta.	F	1.1.1-10	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
11	figura 2	Con riferimento al disegno rappresentato in figura, quale porzione dello scafo è indicata dalle linee trasversali?	opera morta.	V	specchio di poppa.	F	opera viva.	F	1.1.1-11	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
12		Da cosa dipende la coppia di stabilità di forma di un'unità navale?	dal peso.	F	dalla forma della carena.	V	dalla lunghezza tra le perpendicolari.	F	1.1.1-12	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
13		Gli elementi che suddividono lo scafo in senso trasversale, sono:	le paratie.	V	gli osteriggi.	F	i boccaporti.	F	1.1.1-13	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
14		Lo specchio di poppa è:	la parte della poppa al di sopra del dritto di poppa.	V	l'apertura della poppa negli scafi autosvuotanti.	F	il fondo del pozzetto in cui è alloggiata la barra del timone.	F	1.1.1-14	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
15		La parte emersa dell'unità è denominata:	sezione maestra.	F	opera morta.	V	opera viva.	F	1.1.1-15	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
16		La parte sommersa dell'unità è denominata:	opera viva.	V	opera morta.	F	bordo libero.	F	1.1.1-16	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
17		La "galloccia" è:	un foro per l'uscita dell'acqua dal pozzetto.	F	un sistema per tendere le draglie.	F	un appiglio per rinviare e/o dare volta al cavo di ormeggio oppure ad una cima di bordo (come drizze/scotte).	V	1.1.1-17	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
18		La bitta è:	un foro per l'uscita dell'acqua dal pozzetto.	F	un tornichetto per tendere le draglie.	F	bassa e robusta colonnetta, generalmenete con una testa a fungo, posta sulle banchine e sui ponti delle navi per legarvi le catene o i cavi di ormeggio;	V	1.1.1-18	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
19		Il gavone di un'imbarcazione da diporto è:	il vano-ripostiglio, sia di prora sia di poppa.	V	quella parte curva dello scafo prossima alla prora.	F	quella parte arrotondata dello scafo prima della poppa.	F	1.1.1-19	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
20	figura 3	La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:	mascone di sinistra.	V	giardinetto di sinistra.	F	dritto di prora.	F	1.1.1-20	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
21	figura 4	La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:	mascone di dritta.	V	giardinetto di dritta.	F	dritto di prora.	F	1.1.1-21	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
22		Il pescaggio di un'imbarcazione è:	la distanza verticale tra la linea di galleggiamento e il punto inferiore estremo dello scafo.	V	il peso totale della nave.	F	la distanza tra la chiglia dell'unità e il fondo del mare.	F	1.1.1-22	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
23		L'ordinata maestra è quella:	di maggior spessore.	F	che corrisponde alla sezione maestra dello scafo dell'unità.	V	indicata con il numero 1.	F	1.1.1-23	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
24	figura 5	La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:	giardinetto di dritta.	V	babordo.	F	mascone di dritta.	F	1.1.1-24	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
25	figura 6	La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:	giardinetto di sinistra.	V	babordo.	F	mascone di sinistra.	F	1.1.1-25	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
26		L'ombrinale è:	il foro attraverso cui passa la catena dell'ancora quando viene dato fondo.	F	la parte più bassa dello scafo, immediatamente al di sotto del motore, dove si raccolgono eventuali perdite di fluidi.	F	una piccola apertura per far defluire l'acqua presente in coperta o nel pozzetto	V	1.1.1-26	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
27		La sentina di un'unità è lo spazio compreso tra:	la poppa e la prima paratia.	F	la dritta e la sinistra dell'unità.	F	il fondo all'interno dello scafo e il pagliolo (o pagliolato).	V	1.1.1-27	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
28		La linea che separa l'opera viva dall'opera morta è denominata:	linea di bordo libero.	F	linea di galleggiamento.	V	linea di chiglia.	F	1.1.1-28	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
29		Come si chiama il pavimento interno di un'imbarcazione da diporto?	murata.	F	pagliolato.	V	dormiente.	F	1.1.1-29	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
30		La battagliola è:	un'apertura praticata in coperta.	F	un punto specifico della murata ove appoggiare i parabordi tutte le volte che si esegue l'ormeggio di fianco.	F	una sorta di ringhiera laterale per aiutare il passaggio tra poppa e prora.	V	1.1.1-30	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
31		Quale affermazione, tra le seguenti, è corretta:	l'insieme di draglie e candelieri costituisce la battagliola a protezione del camminamento per il passaggio tra poppa e prora.	V	la stazza esprime la larghezza totale della scafo.	F	l'opera viva è la parte emersa dello scafo.	F	1.1.1-31	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
32		Lo scafo di un'unità da diporto è la:	sezione maestra dell'opera morta.	F	sezione maestra dell'opera viva.	F	struttura che costituisce il guscio dell'unità.	V	1.1.1-32	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
33		La "losca" è:	un foro per il quale passa la catena dell'ancora quando viene dato fondo.	F	un'apertura, ricavata nella poppa, per la quale passa l'asse del timone.	V	la parte più bassa dello scafo, immediatamente al di sotto del motore, dove si raccolgono eventuali perdite di fluidi.	F	1.1.1-33	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
34		Il beccheggio è l'oscillazione dell'unità intorno al suo asse:	trasversale.	V	longitudinale.	F	verticale.	F	1.1.1-34	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
35		La parte strutturale della poppa, alla quale si incardina il timone, se esterno, è:	il dritto di poppa.	V	la losca del timone.	F	il ginocchio di poppa.	F	1.1.1-35	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
36		Le strutture verticali, che suddividono internamente lo scafo, sono:	le murate.	F	le paratie.	V	il pagliolato.	F	1.1.1-36	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
37		La carena è:	l'opera viva.	V	la parte esterna dello scafo.	F	l'opera morta.	F	1.1.1-37	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
38		Una sovrastruttura è quella parte della nave che si eleva al di sopra del:	pagliolato.	F	paramezzale.	F	ponte di coperta nel caso di unità con unico ponte.	V	1.1.1-38	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
39		La tuga è:	la sovrastruttura abitabile innalzata sopra un ponte.	V	un elemento costruttivo ubicato sotto il ponte.	F	un vano destinato al ricovero di cime, vele e accessori.	F	1.1.1-39	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
40		La sagola è:	la corda più lunga.	F	una sartia volante.	F	una cima di piccolo diametro	V	1.1.1-40	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
41		Cosa si intende per giardinetto?	la parte esterna convessa (a dritta e sinistra) in corrispondenza della prua.	F	la zona più esterna e centrale della poppa.	F	la porzione terminale della parte esterna dello scafo, posto in prossimità della poppa (a dritta e a sinistra), con profilo spigoloso o tondeggiante.	V	1.1.1-41	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
42		Cosa è il boccaporto?	il giardinetto come la parte curva dello scafo vicino alla prora.	F	il trincarino come la protezione esterna dello scafo.	F	l'apertura nel ponte di coperta per il passaggio all'interno di persone o cose.	V	1.1.1-42	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
43		Qual è la funzione degli zinchi?	evitare le corrosioni galvaniche.	V	aumentare la zavorra.	F	impedire che l'acqua filtri all'interno dello scafo.	F	1.1.1-43	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
44		Il flying bridge, detto anche fly, è:	il ponte superiore di una unità a motore, dove è collocata la seconda timoneria.	V	il ponte principale, dove si trova la timoneria principale.	F	un tipo di vela.	F	1.1.1-44	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
45		Cos'è il baglio massimo:	la distanza verticale tra la linea di galleggiamento e la parte superiore della chiglia.	F	il peso totale che la nave può trasportare.	F	la larghezza massima dello scafo.	V	1.1.1-45	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
46		Il pagliolo di un'imbarcazione da diporto è:	una trave longitudinale che sostiene i bagli.	F	un piano amovibile e calpestabile sotto coperta.	V	un elemento essenziale per il rinforzo trasversale dell'imbarcazione.	F	1.1.1-46	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
47		La distanza verticale posta tra la coperta e la linea di galleggiamento è:	il bordo libero.	V	l'immersione.	F	l'opera viva.	F	1.1.1-47	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
48		Cosa è la sezione maestra dello scafo?	la sezione trasversale centrale che, normalmente, ha maggior larghezza	V	la zona in cui si comanda.	F	la sezione iniziale dello scafo	F	1.1.1-48	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
49		In un'imbarcazione da diporto la tuga è:	la sovrastruttura elevata sulla coperta, che non si estende per tutta la larghezza dell'unità.	V	il pozzetto a poppa ovvero la parte ribassata rispetto al piano di coperta.	F	la sovrastruttura elevata sulla coperta, che si estende per tutta la larghezza dell'unità.	F	1.1.1-49	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
50		I candelieri sono:	fanali bianchi da accendere in caso di emergenza.	F	gli appigli orizzontali di sicurezza.	F	elementi verticali delle battagliole.	V	1.1.1-50	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
51		Il piano di calpestìo più basso di un'imbarcazione da diporto si chiama:	sentina.	F	coperta.	F	pagliolato.	V	1.1.1-51	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
52		La carena viene detta dislocante se è del tipo:	piatta.	F	catamarano.	F	tonda.	V	1.1.1-52	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
53		La linea di galleggiamento:	è la linea che divide lo scafo in opera viva e opera morta.	V	è la parte terminale superiore della fiancata.	F	indica il limite superiore del bordo libero.	F	1.1.1-53	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
54		Un catamarano:	non plana e navigando sposta l'acqua a destra e a sinistra.	F	non plana e si alza sul filo dell'acqua.	F	presenta due scafi.	V	1.1.1-54	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
55		Il timone è compensato quando:	è composto da un particolare tipo di legno.	F	una parte della pala è a proravia dell'asse.	V	corregge eventuali errori del timoniere.	F	1.1.1-55	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
56		Come si chiama la superficie del timone su cui agisce la pressione dell'acqua?	asse.	F	pala.	V	ruota.	F	1.1.1-56	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
57		Il timone è compensato se:	una parte della pala è a proravia dell'asse.	V	tutta la pala è a poppavia dell'asse.	F	la pala è dotata di asse in alluminio.	F	1.1.1-57	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
58	figura 7	La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:	mascone.	F	traverso.	V	giardinetto.	F	1.1.1-58	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
59	figura 8	Le frecce in figura indicano:	il mascone di sinistra.	F	la murata sinistra.	V	il giardinetto di sinistra.	F	1.1.1-59	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
60	figura 9	Le frecce in figura indicano:	il baglio massimo.	F	il mascone di dritta.	F	la murata di dritta.	V	1.1.1-60	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
61		I tubolari sono:	i tubi di scarico del pozzetto, collegati agli ombrinali.	F	le parti esterne di un battello pneumatico, che ne garantiscono una parte della riserva di galleggiamento.	V	l'insieme degli elementi a protezione del camminamento per il passaggio tra poppa e prora.	F	1.1.1-61	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
62		Per RIB (o RHIB) si intende:	i battelli pneumatici con chiglia rigida.	V	il musone di prua dove è alloggiata l'ancora.	F	è un nome di fantasia.	F	1.1.1-62	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
63		Si chiama musone:	è un nome di fantasia.	F	l'attacco del timone sullo specchio di poppa.	F	la ferramenta che si trova a prua estrema, generalmente composta da un unico blocco, che comprende il passacatena dell´ancora.	V	1.1.1-63	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
64		Il passascafo è:	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.	V	il foro da cui defluisce l'acqua dal pozzetto.	F	il foro attraverso cui passa la catena dell'ancora quando viene dato fondo.	F	1.1.1-64	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
65		Il pozzetto è:	la parte esterna di un'imbarcazione dove solitamente sono posizionate le manovre e il timone, destinata ad accogliere gli ospiti in sicurezza.	V	il punto di raccolta di eventuali perdite di fluidi del motore.	F	l'apertura per far defluire l'acqua presente in coperta.	F	1.1.1-65	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
66		Il pulpito è:	l'attacco della ruota del timone.	F	la protezione dalle cadute posta a estrema prua e estrema poppa, solitamente in tubo di acciaio, cui è ancorata la battagliola.	V	la ferramenta che si trova a prua estrema, generalmente composta da un unico blocco, che comprende il passacatena dell´ancora.	F	1.1.1-66	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
67		Si dicono prese a mare:	le valvole, poste in connessione con i passascafo, che consentono di chiudere l'ingresso dell'acqua all'interno della barca.	V	le elichette che fuoriescono dallo scafo con cui il log determina la velocità dello scafo.	F	è un termine di fantasia.	F	1.1.1-67	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
68		In base alle prestazioni nautiche dei principali tipi di scafo, si può affermare che:	la carena a "V" profonda affronta meglio il moto ondoso molto formato.	V	la carena dislocante è la più adatta alla planata.	F	la carena piatta è la più adatta per affrontare il moto ondoso formato.	F	1.1.1-68	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
69		Il rollìo è l'oscillazione dell'unità intorno al suo asse:	longitudinale.	V	verticale.	F	trasversale.	F	1.1.1-69	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
70		La carena viene detta dislocante se:	se in un dato momento non plana.	F	plana e si alza sul filo dell'acqua.	F	è tonda oppure a V profondo.	V	1.1.1-70	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
71		La carena viene detta dislocante se è del tipo:	non plana e navigando sposta l'acqua a destra e a sinistra.	V	plana e si alza sul filo dell'acq	F	presenta due scafi.	F	1.1.1-71	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
72		Per trim si intende:	una tipologia di carena.	F	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.	V	il sistema di comunicazione radio.	F	1.1.1-72	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
73		I flaps sono:	appendici immerse, montate sullo specchio di poppa, per influire sull'assetto della carena.	V	le alette delle imbarcazioni a vela.	F	non esistono, è un nome di fantasia.	F	1.1.1-73	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
74		I flaps:	sono montati sullo specchio di poppa, sono sempre due, uno sull'estremità destra e l'altro sull'estremità sinistra.	V	sono montati uno sullo specchio di poppa e l'altro subito al di sotto della prua.	F	sono sempre due, montati subito al di sotto della prua.	F	1.1.1-74	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
75		Il controllo dei flaps è solitamente:	manuale, effettuato tramite dei leveraggi disposti nella zona poppiera dell'unità.	F	regolato dal cantiere all'atto della prima messa in acqua.	F	realizzato attraverso il monitoraggio di un display, normalmente posto sulla plancia, analogico o digitale, che indica la loro altezza.	V	1.1.1-75	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Nomenclatura delle parti principali dello scafo
76		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:	pale orientabili.	F	pale fisse.	F	pale abbattibili.	V	1.1.2-1	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
77		In retromarcia con un'unica elica destrorsa:	la poppa ruota più facilmente a sinistra.	V	la poppa ruota più facilmente a dritta.	F	è indifferente.	F	1.1.2-2	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
78		Unità da diporto a motore con a dritta elica destrorsa; si può ragionevolmente ritenere che quella di sinistra:	non ha importanza, perché può essere indifferentemente sinistrorsa o destrorsa in quanto, in entrambi i casi, l'unità evoluisce sempre allo stesso moto ed alle medesime condizioni.	F	è sinistrorsa.	V	tende a spostare la prua lateralmente verso sinistra.	F	1.1.2-3	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
79		In retromarcia con un'unica elica sinistrorsa:	la poppa ruota più facilmente a sinistra.	F	la poppa ruota più facilmente a dritta.	V	è indifferente.	F	1.1.2-4	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
80		Su un'unità munita di due motori, le eliche generalmente sono:	sinistrorsa a sinistra e destrorsa a dritta.	V	entrambe sinistrorse.	F	entrambe destrorse.	F	1.1.2-5	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
81		In navigazione a motore, dov'è ubicato, rispetto al centro nave, l'asse di rotazione intorno al quale l'unità accosta?	verso prua.	V	verso poppa.	F	al centro.	F	1.1.2-6	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
82		Un'elica è destrorsa se, guardando la poppa dall'esterno, le pale:	girano in senso orario in marcia indietro.	F	girano in senso orario in marcia avanti.	V	girano in senso antiorario in marcia avanti.	F	1.1.2-7	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
83		Cosa, oltre la spinta esercitata dalle singole pale, influisce sull'effetto evolutivo dell'elica?	la rapidità dell'invertitore di inserire una marcia.	F	il diametro del mozzo dell'elica.	F	il flusso d'acqua spinto contro la pala del timone o la carena.	V	1.1.2-8	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
84		Il timone compensato serve a:	avere un timone più robusto.	F	allontanare dall'asse di rotazione il punto di applicazione della risultante della pressione esercitata dall'acqua sulle pale.	F	ridurre la resistenza della pala alla rotazione e quindi la durezza della barra/ruota.	V	1.1.2-9	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
85		Un timone compensato è quel timone:	di rispetto.	F	i cui effetti evolutivi sono compensati da quelli dell'elica.	F	che presenta una parte della pala a proravia dell'asse.	V	1.1.2-10	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
86		Com'è definita la differenza tra la distanza teorica e quella effettiva percorsa da un'elica in un giro completo?	passo.	F	diametro.	F	regresso.	V	1.1.2-11	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
87		L'effetto evolutivo di un'elica destrorsa in rotazione all'indietro (retromarcia) fa ruotare:	sia la poppa sia la prora verso dritta.	F	la poppa verso dritta, quindi la prora verso sinistra.	F	la poppa verso sinistra, quindi la prora verso dritta.	V	1.1.2-12	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
88		Qual è l'angolo di rotazione del timone (intorno al suo asse) per ottenere il massimo effetto di governo?	tra 90 gradi e 115 gradi.	F	tra 50 gradi e 90 gradi.	F	tra 30 gradi e 40 gradi.	V	1.1.2-13	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
89		In marcia avanti, portando la ruota del timone a sinistra, come si comporta la poppa dell'unità?	accosta a dritta.	V	accosta a sinistra.	F	orza.	F	1.1.2-14	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
90		Un'elica si definisce sinistrorsa quando, guardando la poppa dall'esterno, le pale girano in senso:	antiorario nella marcia avanti.	V	antiorario nella marcia indietro.	F	orario nella marcia avanti.	F	1.1.2-15	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
91		La distanza teorica che un'elica percorrerebbe in un giro completo se l'acqua fosse solida è denominata:	passo teorico.	V	diametro teorico.	F	regresso teorico.	F	1.1.2-16	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
92		L'elica con passo lungo e diametro piccolo, rispetto a una, che al contrario, ha passo piccolo e diametro più grande:	produce maggiore velocità.	V	produce maggior spinta.	F	è indifferente.	F	1.1.2-17	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
93		In generale, oltre all'accostata, l'impiego del timone con pala produce i seguenti effetti:	spostamento laterale sul lato dell'accostata, lieve appoppamento.	F	riduzione di velocità, spostamento laterale sul lato opposto a quello della pala, leggero appruamento.	V	esclusivamente lo sbandamento.	F	1.1.2-18	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
94		La curva di evoluzione:	è riferita alla velocità dell'unità.	F	è la traiettoria descritta dall'unità che accosta verso dritta ovvero sinistra.	V	descrive la rotazione del timone	F	1.1.2-19	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
95		Riguardo al funzionamento del timone a barra, abbiamo che:	se in moto avanti, con barra a dritta la prora accosta a dritta.	F	se in moto indietro, con barra a dritta la poppa accosta a sinistra.	V	se in moto indietro, con barra a dritta la poppa accosta a dritta.	F	1.1.2-20	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
96		Per effettuare un corretto ormeggio di poppa alla banchina:	si retrocede perpendicolarmente alla banchina presentando il mascone e correggendo solo col timone.	F	con elica sinistrorsa, si retrocede perpendicolarmente alla banchina presentando il giardinetto di dritta alla banchina.	V	con elica destrorsa, si retrocede perpendicolarmente alla banchina correggendo con il timone a sinistra.	F	1.1.2-21	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
97		Effettuo un ormeggio di fianco (all'inglese) con un'elica destrorsa:	se aziono il motore in marcia indietro avvicino la prua alla banchina	F	l'unità si muove parallelamente alla banchina.	F	con la banchina a sinistra, si dà marcia indietro con il mascone di sinistra alla banchina, avvicinando la poppa e arrestando l'abbrivio.	V	1.1.2-22	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
98		L'effetto evolutivo dell'elica è maggiore con un'unità:	abbriviata a marcia indietro.	F	abbriviata a marcia avanti.	F	senza abbrivio e con marcia inserita.	V	1.1.2-23	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
99		Si ha cavitazione nel momento in cui l'elica:	non raggiunge il regime minimo dei giri.	F	oltrepassa il limite dei giri e non si ha più la spinta propulsiva.	V	s'impiglia in un cavo.	F	1.1.2-24	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
100		Con elica sinistrorsa, se manovro in marcia indietro:	con il timone al centro, la poppa accosta a sinistra.	F	con il timone al centro, la poppa accosta a dritta.	V	l'unità procede dritta.	F	1.1.2-25	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
101		Se un'unità da diporto a motore bielica ha a sinistra un'elica sinistrorsa, si può ragionevolmente ritenere che quella di dritta:	è destrorsa.	V	può essere indifferentemente destrorsa o sinistrorsa.	F	è destrorsa anch'essa.	F	1.1.2-26	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
102		Il timone è compensato quando:	è dotato di sistema di comando idraulico.	F	una parte della pala è a proravia dell'asse.	V	è fissato allo specchio di poppa a mezzo di cerniere.	F	1.1.2-27	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
103		Con elica destrorsa, manovro in marcia indietro:	tenendo il timone al centro, la poppa accosta a dritta.	F	con il timone a dritta, limito l'accostata della poppa a sinistra.	V	con il timone a sinistra, accentuo l'accostata della poppa a dritta.	F	1.1.2-28	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
104		Manovrando una unità da diporto dotata di due linee d'asse (destrorsa a dritta e sinistrorsa a sinistra); si ha che:	con il solo motore di dritta in marcia indietro (fermo il motore di sinistra), la prora accosta a dritta.	V	con il motore di dritta in marcia avanti e con quello di sinistra in marcia indietro, si ruota sul posto in senso orario.	F	con il solo motore di sinistra in marcia indietro (fermo il motore di dritta), la poppa accosti a sinistra.	F	1.1.2-29	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
105		Un'elica destrorsa:	in marcia avanti tende a far accostare la poppa a sinistra.	F	se vista da poppa, in marcia avanti l'elica gira in senso antiorario.	F	in marcia indietro, l'elica tende a far accostare la poppa a sinistra.	V	1.1.2-30	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
106		Sulla manovra e il funzionamento del timone a barra, senza considerare l'effetto dell'elica, in marcia avanti abbiamo che:	con barra a sinistra, la prua va a sinistra.	F	con barra a sinistra, la prua va a dritta.	V	con barra a sinistra, in moto indietro la poppa va a sinistra.	F	1.1.2-31	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
107		Ruotando la ruota a sinistra nel moto in avanti; accade che la:	prora vada a sinistra.	V	prora vada a dritta.	F	poppa vada a sinistra.	F	1.1.2-32	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
108		Un'elica sinistrorsa:	guardando la poppa dall'esterno, in marcia avanti gira in senso antiorario.	V	in marcia avanti, tende a fare accostare la poppa a dritta.	F	in marcia indietro, tende a fare accostare la prora a dritta.	F	1.1.2-33	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
109		Con un motore fuoribordo:	in marcia avanti, ruotando il piede a dritta, la poppa accosta a dritta.	F	l'effetto evolutivo dell'elica è più importante rispetto a quello generato con un entrobordo monoelica.	F	in marcia avanti, ruotando il piede a dritta, la poppa accosta a sinistra.	V	1.1.2-34	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
110		Un'elica destrorsa:	in marcia indietro, l'elica ruota in senso antiorario.	V	in marcia indietro, con timone al centro, la poppa si sposta verso dritta.	F	in marcia avanti, con timone al centro, la poppa si sposta verso sinistra.	F	1.1.2-35	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
111		Il timone avente tutta la pala a poppavia dell'anima è denominato:	compensato.	F	ordinario.	V	comune.	F	1.1.2-36	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
112		Installando un timone compensato si ottiene che:	si riesce a far ruotare il timone fino a circa 90 gradi.	F	è richiesto uno sforzo minore per girare la ruota.	V	l'unità ruota decisamente di più.	F	1.1.2-37	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
113		Come ci si deve comportare per manovrare in caso di avaria al timone su una barca di piccole dimensioni?	non si può manovrare per cui conviene chiedere aiuto.	F	immergendo un remo sul lato sinistro per virare a sinistra.	V	immergendo un remo sul lato sinistro per virare a dritta.	F	1.1.2-38	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
114		Con motore entrobordo ed elica sinistrorsa, in marcia avanti e con il timone al centro:	la poppa tende ad evoluire verso sinistra.	V	l'unità avanza con moto diritto.	F	la prora tende ad evoluire verso sinistra.	F	1.1.2-39	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
115		Con motore entrobordo ed elica sinistrorsa, in retromarcia e con il timone al centro, accade che:	l'unità indietreggia con moto diritto.	F	la poppa tende ad evoluire verso dritta.	V	la poppa tende ad evoluire verso sinistra.	F	1.1.2-40	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
116		L'effetto evolutivo dell'elica su un motore entrobordo si compensa:	usando un'elica particolare.	F	inclinando leggermente l'asse portaelica.	F	con il timone.	V	1.1.2-41	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
117		Cosa si intende per timoni accoppiati di un'unità?	la condizione in cui il timone principale e quello di emergenza si muovono in sincronia.	F	due timoni uguali e simmetrici utilizzati su alcune unità navali bielica che agiscono in sincronia.	V	la condizione in cui i due timoni montati a bordo sono collegati al pilota automatico.	F	1.1.2-42	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
118		In un'unità bielica (con due assi portaelica), per quale motivo l'elica di dritta è destrorsa e l'elica di sinistra è sinistrorsa?	per garantire una costante velocità di crociera.	F	per eliminare il fenomeno di cavitazione dell'elica.	F	Per compensare l'effetto laterale delle pale.	V	1.1.2-43	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
119		In generale, quale effetto produce un'elica destrorsa in marcia avanti su un'unità navale monoelica con il timone al centro?	la prua si sposterà verso sinistra e la poppa verso dritta.	V	la prua si sposterà verso dritta e la poppa verso sinistra.	F	poppa tenderà ad abbassarsi e la prua ad innalzarsi.	F	1.1.2-44	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
120		In generale, quale effetto produce un'elica sinistrorsa in marcia avanti su un'unità navale monoelica con il timone al centro?	la poppa tenderà ad abbassarsi e la prua ad innalzarsi.	F	la prua si sposterà verso sinistra e la poppa verso dritta.	F	la prua si sposterà verso dritta e la poppa verso sinistra.	V	1.1.2-45	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
121		Cosa si intende per assetto di un'unità navale?	la posizione di equilibrio assunta nel piano longitudinale (prua - poppa).	V	la posizione di equilibrio assunta nel piano trasversale (dritta - sinistra).	F	la posizione di equilibrio assunta nel piano verticale.	F	1.1.2-46	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
122		Cosa si intende per rollio di un'unità navale?	la rotazione lungo l'asse longitudinale dell'unità, che determina l'inclinazione della stessa a dritta e a sinistra.	V	la rotazione che si verifica lungo l'asse trasversale, che determina l'immersione della prua e il contestuale sollevamento della poppa e viceversa.	F	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.	F	1.1.2-47	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
123		Cosa si intende per beccheggio di un'unità?	la rotazione lungo l'asse longitudinale dell'unità navale, che determina l'inclinazione della stessa a dritta e a sinistra.	F	la rotazione che si verifica lungo l'asse trasversale, che determina l'immersione della prua e il contestuale sollevamento della poppa e viceversa.	V	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.	F	1.1.2-48	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
124		Cosa si intende per accostata di un'unità?	la rotazione dell'unità lungo l'asse longitudinale dell'unità, che determina l'inclinazione della stessa in maniera alternata a dritta e a sinistra.	F	la rotazione dell'unità lungo l'asse trasversale, che determina l'immersione della parte prodiera e il contestuale sollevamento della parte poppiera.	F	la rotazione dell'unità lungo l'asse verticale, che determina la contestuale deviazione della prua da un lato e della poppa dal lato opposto.	V	1.1.2-49	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.
125		Il peso della nave corrisponde a:	la portata.	F	la stazza.	F	il dislocamento.	V	1.1.2-50	BASE	TEORIA DELLO SCAFO	Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
126		Di norma il motore diesel viene spento:	lasciando esaurire la benzina nel serbatoio.	F	mettendo a massa la bobina.	F	impedendo al carburante di affluire alla pompa di iniezione.	V	1.2.1-1	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
127		Prima di avviare un motore entrobordo a benzina, qual è la prima operazione da compiere?	aprire i rubinetti del circuito di raffreddamento a ciclo chiuso.	F	far aerare il vano motore.	V	verificare che le candele siano ben inserite.	F	1.2.1-2	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
128		Il principale problema, in termini di sicurezza, di un motore a benzina è:	l'accumulo di vapori di benzina nel vano motore.	V	la minore volatilità della benzina rispetto al gasolio.	F	le esalazioni di vapori di benzina dal tubo di scarico.	F	1.2.1-3	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
129		Cosa può determinare il danneggiamento della girante del circuito di raffreddamento di un motore fuoribordo?	la miscela troppo ricca.	F	il funzionamento del fuoribordo quando la sua presa d'acqua si trova al di fuori del livello dell'acqua.	V	la percentuale di aria nella miscela bassa.	F	1.2.1-4	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
130		Un impianto di aerazione forzata nel vano che alloggia il motore entrobordo diesel di un'unità da diporto:	è sconsigliato.	F	è obbligatorio.	F	non è obbligatorio, ma è consigliato.	V	1.2.1-5	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
131		Quali sono le fasi di un motore a combustione interna a quattro tempi?	depressione, alimentazione, iniezione, espansione.	F	attiva e passiva.	F	aspirazione, compressione, scoppio, scarico.	V	1.2.1-6	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
132		Ho necessità di invertire la rotazione dell'elica: è necessario invertire la rotazione del motore?	no; l'inversione della rotazione dell'elica si ottiene azionando l'apposita leva del sistema riduttore/invertitore.	V	sì; azionando l'apposita leva avviene automaticamente l'inversione del senso di rotazione del motore.	F	solo nei motori non muniti del sistema riduttore/invertitore occorre invertire il senso di rotazione del motore.	F	1.2.1-7	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
133		In generale, la causa più comune in base alla quale un motore entrobordo si surriscalda avviene quando:	la presa a mare della pompa dell'acqua si è occlusa.	V	la pompa di iniezione si è rotta.	F	si è sporcato il filtro dell'olio.	F	1.2.1-8	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
134		Un motore "entrofuoribordo" è un motore:	esterno allo scafo con organi di trasmissione interni.	F	entrobordo con gli organi di trasmissione riuniti in un piede fuoribordo applicato alla poppa.	V	fuoribordo, che ha un apposito pozzetto interno per alloggiare la testa.	F	1.2.1-9	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
135		Con il termine "spurgare", riferito a un sistema d'alimentazione di un motore diesel, s'intende:	pulire i filtri del gasolio.	F	eliminare tutta l'aria presente nel circuito di alimentazione carburante prima di riaccendere il motore.	V	svuotare tutto il gasolio presente nel sistema prima di riempire il serbatoio.	F	1.2.1-10	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
136		Escludendo problemi all'elica, se un motore diesel "perde colpi e cala di giri" e vi è carburante in quantità sufficiente; cos'è successo?	si è ostruita la presa a mare.	F	si è intasato il filtro dell'olio.	F	nel serbatoio è presente carburante sporco.	V	1.2.1-11	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
137		Il sistema propulsivo di una barca a motore è dato:	dal timone e i suoi accessori.	F	dalle vele.	F	dal motore e dall'elica.	V	1.2.1-12	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
138		Lo scambiatore di calore in un motore marino entrobordo:	permette il raffreddamento dell'asse portaelica dell'unità mediante acqua pompata dall'esterno.	F	fa parte del circuito diretto di raffreddamento del motore salpancora.	F	serve per raffreddare il fluido presente nel circuito chiuso mediante l'acqua di mare.	V	1.2.1-13	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
139		Com'è denominato quell'organo del motore marino che permette di alternare le fasi di moto "marcia avanti - folle - marcia indietro"?	giunto cardanico.	F	astuccio.	F	invertitore.	V	1.2.1-14	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
140		Nell'impianto elettrico di un motore marino diesel:	tutte le candele ricevono nello stesso istante l'impulso elettrico dallo spinterogeno.	F	una volta avviato il motore, questo non funziona staccando la batteria.	F	la batteria è elemento essenziale per l'avviamento.	V	1.2.1-15	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
141		In un motore a 4 tempi quanti giri descrive l'albero motore per effettuare un ciclo completo?	due giri.	V	quattro giri.	F	otto giri.	F	1.2.1-16	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
142		Riguardo al ciclo di funzionamento di un motore a 4 tempi:	consiste in 4 giri dell'albero motore.	F	consiste in 1 giro dell'albero motore.	F	consiste in 4 corse del pistone e 2 giri dell'albero motore.	V	1.2.1-17	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
143		Nell'impianto elettrico di un motore marino:	il motorino di avviamento non necessita di alimentazione dalla batteria.	F	il sistema di accensione esiste solo nei motori a scoppio.	V	la batteria non è un accumulatore di energia elettrica.	F	1.2.1-18	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
144		Se un motore a benzina gira ma non parte, la causa potrebbe essere:	il carburatore è ingolfato.	V	la batteria è scarica.	F	c'è aria nel circuito di raffreddamento.	F	1.2.2-1	BASE	MOTORI	Irregolarità, piccole avarie e modo di rimediarvi
145		Se il motore picchia in testa, le cause dirette possono essere:	il sistema di iniezione è otturato.	F	gli iniettori sono fuori taratura.	V	presenza di incrostazioni o anomalie nel circuito di raffreddamento.	F	1.2.2-2	BASE	MOTORI	Irregolarità, piccole avarie e modo di rimediarvi
146		Se girando la chiave d'avviamento il motore diesel gira ma non parte, le cause dirette possono essere:	il motorino di avviamento è andato in cortocircuito.	F	l'anticipo dell'accensione o dell'iniezione è sfasato.	F	vi è presenza di aria nel circuito del carburante.	V	1.2.2-3	BASE	MOTORI	Irregolarità, piccole avarie e modo di rimediarvi
147		Il motore dell'unità è in marcia quando si ferma all'improvviso; le cause dirette possono essere:	il motorino di avviamento è difettoso (motore a scoppio).	F	la presa a mare è chiusa o intasata.	F	l'asse portaelica si è bloccato con l'invertitore ingranato.	V	1.2.2-4	BASE	MOTORI	Irregolarità, piccole avarie e modo di rimediarvi
148		Il motore, se in folle, rimane acceso e, se in marcia, si ferma. Perchè?	l'elica si è rotta.	F	il carburatore è sporco.	F	l'elica si è bloccata.	V	1.2.2-5	BASE	MOTORI	Irregolarità, piccole avarie e modo di rimediarvi
149		Il motore entrobordo non si mette in moto e le luci sul pannello si spengono al momento dell'avviamento: la causa potrebbe essere:	presenza di acqua nel circuito di alimentazione.	F	il carburatore o gli iniettori sono sporchi.	F	le batterie sono completamente scariche.	V	1.2.2-6	BASE	MOTORI	Irregolarità, piccole avarie e modo di rimediarvi

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
150		La linea d'asse è:	quella linea longitudinale solitamente chiamata carena.	F	un insieme di organi meccanici che trasmette il movimento all'elica.	V	la linea che divide l'opera viva e l'opera morta.	F	1.2.2-7	BASE	MOTORI	Irregolarità, piccole avarie e modo di rimediarvi
151		Il motore diesel si spegne subito dopo l'accensione; la causa può essere:	presenza di aria nella pompa di iniezione.	V	i cilindri sono ovalizzati.	F	il combustibile è di qualità scadente.	F	1.2.2-8	BASE	MOTORI	Irregolarità, piccole avarie e modo di rimediarvi
152		Quale può essere la causa più probabile in base alla quale un motore entrobordo emette fumo azzurro dallo scarico?	l'elica è parzialmente frenata.	F	c'è acqua nel circuito di alimentazione.	F	l'olio lubrificante è entrato nella camera di scoppio.	V	1.2.2-9	BASE	MOTORI	Irregolarità, piccole avarie e modo di rimediarvi
153		Quale può essere la causa più probabile in base alla quale un motore entrobordo emette fumo nero dallo scarico?	i cilindri sono ovalizzati.	F	carburante sporco, filtro aria o filtro carburante sporchi, carburatore sporco o danneggiato.	V	la pressione dell'olio è troppo elevata.	F	1.2.2-10	BASE	MOTORI	Irregolarità, piccole avarie e modo di rimediarvi
154		Qual è la funzione dell'iniettore in un motore diesel?	nebulizzare il gasolio per farlo bruciare rapidamente.	V	inviare corrente elettrica alle candele perchè scocchino la scintilla.	F	pescare il carburante dal serbatoio.	F	1.2.1-29	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
155		Qual è l'ulteriore percentuale di carburante che è consigliabile da mantenere a bordo per garantire una navigazione in sicurezza?	30%.	V	5%.	F	percentuale variabile a seconda della densità del carburante.	F	1.2.3-1	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
156		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?	almeno 120 litri.	F	almeno 130 litri.	V	almeno 140 litri.	F	1.2.2-2	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia
157		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?	32 litri orari.	V	22 litri orari.	F	38 litri orari.	F	1.2.3-2	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia
158		Relativamente all'autonomia di navigazione di un'imbarcazione da diporto, è possibile affermare che:	un motore allo stesso regime eroga sempre una potenza diversa.	F	il consumo specifico di un motore di un'unità da diporto va calcolato in grammi (o litri) al secondo.	F	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.	V	1.2.2-3	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia
159		Circa i consumi e all'autonomia di navigazione, si può affermare che:	autonomia oraria = consumo orario : carburante disponibile.	F	con mare mosso, a parità di velocità diminuisce l'autonomia in miglia.	V	per calcolare l'autonomia oraria bisogna conoscere l'autonomia in miglia.	F	1.2.3-3	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia
160		Quale calcolo della quantità di carburante più riserva (S = spazio, V = velocità, C = consumo l/h, RIS = riserva, Q = quantità carburante in litri) è corretta?	S = 20 Miglia C = 20 litri/h V = 10 Nodi Q = 26 litri.	F	S = 15 Miglia C = 15 litri/h V = 15 Nodi Q = 19,5 litri.	V	S = 8 Miglia C = 20 litri/h V = 15 Nodi Q = 25 litri.	F	1.2.2-4	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia
161		Quale calcolo della 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) è corretto?	S = 10 Miglia C = 15 litri/h V = 15 Nodi Q = 19,5 litri.	F	S = 4 Miglia C = 10 litri/h V = 7 Nodi Q = 15 litri.	F	S = 10 Miglia C = 10 litri/h V = 10 Nodi Q = 13,0 litri.	V	1.2.3-4	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
162		Il dato del consumo di un motore:	corrisponde al calcolo di miglia nautiche percorse in relazione alla quantità di carburante erogata dal motore.	F	è indicato sulla licenza di navigazione nel caso di unità da diporto che non siano immatricolate.	F	corrisponde al consumo litri orario a potenza massima erogata dal motore dell'unità da diporto.	V	1.2.2-5	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia
163		Il calcolo del consumo di carburante si effettua:	moltiplicando il consumo orario per la durata della navigazione effettivamente svolta (consumo x tempo).	V	moltiplicando la distanza per il consumo orario (spazio x …. litri/ora).	F	dividendo il consumo orario per la durata della navigazione effettivamente svolta (consumo : tempo).	F	1.2.3-5	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia
164		Calcolato il consumo teorico per una certa navigazione, secondo una buona regola marinara si aggiunge almeno il 30% a causa:	di eventuali elementi perturbatori del moto (vento e/o corrente).	V	dell'avanzamento ridotto dell'elica rispetto al passo.	F	del maggior consumo del motore, di qualsiasi tipo, rispetto a quello pubblicizzato dal costruttore.	F	1.2.2-6	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia
165		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:	non possiamo calcolarla senza sapere la velocità dell'unità.	F	di 1 ora e 15 minuti.	F	complessivamente di 90 minuti ma, considerando il 30% di incremento, diventano circa 69 minuti.	V	1.2.3-6	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia
166		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).	240 litri.	F	120 litri.	F	312 litri.	V	1.2.2-7	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia
167		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).	186 litri.	F	242 litri.	V	372 litri.	F	1.2.3-7	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
168		Per calcolare correttamente la quantità di carburante da imbarcare sulla mia unità devo moltiplicare:	il consumo orario per le ore di navigazione e aggiungere il 30%.	V	il consumo orario per le miglia da percorrere e aggiungere il 30%.	F	il consumo orario per la velocità (nodi) e aggiungere il 30%.	F	1.2.2-8	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia
169		1 Kw equivale a:	1,43 Cv	F	1,34 Cv	F	1,36 Cv	V	1.2.1-30	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
170		Quali sono le parti principali di cui è composta l'elica?	perno, superficie, stondatura ed inclinazione.	F	alesaggio, corsa, fusto e diamante.	F	mozzo e pale.	V	1.2.1-31	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
171		Quale caratteristica offre il carburante diesel rispetto alla benzina?	più elevato punto di infiammabilità.	V	eliminazione del rischio di accensioni o di esplosioni accidentali.	F	tipo di combustione esterna.	F	1.2.1-32	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
172		Quali sono le fasi di un motore a combustione interna a quattro tempi?	cablaggio, alesaggio, corsa, arresto.	F	accensione, lubrificazione, rotazione, riavviamento.	F	aspirazione, compressione, scoppio, scarico.	V	1.2.1-33	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
173		Di quali materiali possono essere realizzate le eliche dei motori fuoribordo?	polipropilene, legno, aipalon.	F	alluminio, acciaio inox, composito.	V	ghisa, teflon, zinco.	F	1.2.1-34	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
174		Qual è la caratteristica principale di un buon lubrificante per un motore diesel?	punto di infiammabilità.	F	viscosità o densità.	V	alto contenuto di ottani oleosi.	F	1.2.1-35	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
175		Quale intervento è opportuno effettuare dopo una lunga navigazione di un motore entrobordo?	fatto raffreddare il motore, verificare il livello dell'olio ed eventualmente effettuare il rabbocco.	V	verificare il livello dell'acqua nel circuito di raffreddamento.	F	verificare la funzionalità della campana dell'idrogetto.	F	1.2.1-36	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
176	figura 10	Quale parte del motore fuoribordo in figura indicano le frecce?	lo scarico dell'acqua di raffreddamento.	F	le prese dell'acqua di raffreddamento.	V	Il trim tab.	F	1.2.1-37	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
177	figura 11	Quale parte del motore fuoribordo in figura indica le freccia?	la presa acqua di raffreddamento.	F	il connettore del tubo carburante.	F	la «spia», fuoriuscita di acqua che testimonia il corretto funzionamento del circuito di raffreddamento.	V	1.2.1-38	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
178	figura 12	Quale parte del motore fuoribordo in figura indica le freccia?	piastra anticavitazione.	F	leva cambio (avanti/folle/indietro)	F	elica.	V	1.2.1-39	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
179	figura 13	Quale parte della trasmissione entrofuoribordo è indicata dalla freccia?	giunto cardanico.	F	basamento motore.	F	gruppo poppiero.	V	1.2.1-40	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
180	figura 14	Quale parte dello scafo è indicata dalla freccia?	trasmissione.	F	gruppo poppiero.	F	paratia del vano motore.	V	1.2.1-41	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
181	figura 15	Quale parte degli organi di trasmissione di un motore entro bordo è indicata dalla freccia?	astuccio.	V	asse portaelica.	F	giunto.	F	1.2.1-42	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
182	figura 16	Quale parte degli organi di trasmissione di un motore entro bordo è indicata dalla freccia?	astuccio.	F	asse portaelica.	V	giunto.	F	1.2.1-43	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
183	figura 17	Quale parte degli organi di trasmissione di un motore entro bordo è indicata dalla freccia?	astuccio.	F	invertitore/riduttore.	V	asse.	F	1.2.1-44	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
184		Qual è il principio di funzionamento di un motore ad idrogetto?	la propulsione è ottenuta mediante un getto d'acqua erogato ad alta velocità dalla prora dell'unità, attraverso un'apposita pompa.	F	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.	V	la propulsione è ottenuta mediante una miscela di acqua ed aria di raffreddamento attraverso una turbina alimentata dai gas di scarico.	F	1.2.1-45	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
185		Di quali parti principali si compone un sistema di propulsione ad idrogetto?	condotto di aspirazione, elica, condotto forzato e meccanismo di governo.	V	condotto di mandata, elica a passo variabile, condotto laterale e meccanismo di scarico.	F	condotto di scarico, invertitore, marmitta di espansione e cablaggio elettrico.	F	1.2.1-46	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
186		Il sistema di propulsione ad idrogetto risulta:	difficilmente manovrabile al mimino dei giri e in condizione di vento.	V	facilmente manovrabile anche al mimino dei giri e in condizione di vento.	F	difficilmente manovrabile alla velocità di crociera in assenza di vento.	F	1.2.1-47	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
187		Relativamente a un motore diesel, quale affermazione è corretta?	necessita di un numero di iniettori pari a quello dei cilindri.	V	necessita di un numero di candele di scoppio doppio rispetto a quello dei cilindri.	F	necessita di un numero di iniettori inferiore rispetto a quello dei cilindri.	F	1.2.1-48	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
188		Quali sono gli organi fondamentali che costituiscono l'impianto di alimentazione di un motore diesel?	pompa di alimentazione, pompa di iniezione, carburatori.	F	pompa di alimentazione, pompa di iniezione, iniettori.	V	pompa di alimentazione e pompa di aspirazione.	F	1.2.1-49	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
189		Cos'è necessario per garantire l'avviamento nei motori diesel ad iniezione indiretta?	candela di scoppio.	F	candeletta a incandescenza.	V	filtro di aereazione.	F	1.2.1-50	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
190		Come avviene la messa in moto elettrica di un motore fuoribordo?	mediante l'azione di un gruppo generatore installato nella parte poppiera dell'unità.	F	mediante l'azione di un motorino d'avviamento collegato all'impianto elettrico.	V	mediante l'azione di un motorino d'avviamento alimentato da energia elettrostatica.	F	1.2.1-51	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
191		Quali tra queste può essere una causa di surriscaldamento di un motore fuoribordo?	malfunzionamento del circuito elettrico a causa del surriscaldamento della batteria.	F	eccessiva usura del pignone del motorino di avviamento.	F	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.	V	1.2.2-11	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
192		Quale tra queste verifiche è corretto eseguire nel caso in cui un motore fuoribordo presenti difficoltà di avviamento?	verificare il collegamento degli anodi sacrificali.	F	verificare la temperatura dell'acqua del mare.	F	controllare che la leva delle marce sia in posizione di folle.	V	1.2.2-12	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
193		Circa il fenomeno della cavitazione riferito a un motore fuoribordo, quale affermazione è corretta?	può verificarsi quando la lunghezza del piede non risulta compatibile con l'altezza dello specchio di poppa, dell'unità navale su cui è installato.	V	può verificarsi a seguito della riduzione del numero di giri dell'elica.	F	può verificarsi a seguito dell'incremento graduale del numero di giri dell'elica.	F	1.2.2-13	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
194		Quali tra questi inconvenienti possono causare la mancata partenza di un motore a benzina?	mancato afflusso di carburante, carburatore sporco o ingolfato, deterioramento delle candele.	V	deterioramento delle candelette di preriscaldamento.	F	insufficiente compressione,	F	1.2.2-14	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
195		Quali possono essere le cause che determinano l'emissione di fumo nero allo scarico di un motore a benzina?	benzina con basso numero di ottani, contatti e candelette ossidati.	F	cattiva combustione e carburazione difettosa.	V	olio bruciato che penetra nei cilindri, candelette e pompa d'iniezione difettose.	F	1.2.2-15	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
196		Quali possono essere le cause per le quali un motore diesel gira ma non si avvia?	carburante con basso numero di ottani, ventilazione del vano motore inadeguata.	F	presenza di aria nel circuito carburante, intasamento del filtro carburante,	V	elica danneggiata.	F	1.2.2-16	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
197		Quali possono essere le cause per le quali un motore diesel si avvia difficilmente?	presenza di acqua nel carburante, ostruzione del tubo di scarico,	V	carburatore ingolfato.	F	carburante con basso numero di ottani.	F	1.2.2-17	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
198		Quali possono essere le cause per le quali un motore diesel produce fumi di scarico di colore nero o grigio?	carburatore intasato, malfunzionamento della turbina di sovralimentazione, intasatura del filtro dell'olio.	F	malfunzionamento della pompa di iniezione, intasamento del filtro dell'aria.	V	aria nel sistema carburante, comando di stop difettoso, avaria della pompa dell'olio.	F	1.2.2-18	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
199		Quali possono essere le cause per le quali un motore diesel produce fumi di scarico di colore blu o bianco?	aria nel sistema carburante, comando di stop difettoso, avaria della pompa dell'olio.	F	intasamento del filtro dell'olio, malfunzionamento della turbina di sovralimentazione.	V	intasamento del filtro dell'olio, carburatore intasato, malfunzionamento della turbina di sovralimentazione.	F	1.2.2-19	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
200		Quali possono essere le cause che determinano un'irregolare accensione di un motore diesel?	presenza di aria nel circuito del carburante, deformazione o rottura di uno o più tubi dell'iniettore.	V	malfunzionamento del sistema di carburazione, candele difettose, batteria sottodimensionata.	F	ridotto livello dell'acqua di raffreddamento, ridotto livello di carburante nel serbatoio, carburante con basso numero di ottani.	F	1.2.2-20	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
201		Quali possono essere le cause per cui un motore diesel non gira in modo uniforme?	intasamento del filtro del carburante, deformazione o rottura di uno o più tubi che portano il carburante agli iniettori.	V	ridotto livello dell'acqua di raffreddamento, carburante con basso numero di ottani.	F	carena eccessivamente sporca.	F	1.2.2-21	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
202		Quali possono essere le cause che determinano un'eccessiva vibrazione di un motore diesel?	carburazione difettosa, interruzione dei cavi elettrici, carburante con alto numero di ottani.	F	avaria del termostato, bloccaggio del tubo di scarico,	F	rottura o allentamento dei supporti di fissaggio del motore.	V	1.2.2-22	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
203		Quale potrebbe essere la causa che determina la formazione di acqua nel serbatoio del carburante?	l'evaporazione del carburante.	F	il rabbocco del serbatoio con carburante di scarsa qualità.	V	il deterioramento del carburante.	F	1.2.2-23	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
204		Quale accorgimento può essere adottato per evitare la contaminazione del carburante?	aumentare la percentuale di olio nel carburante.	F	utilizzare un carburante con basso numero di ottani.	F	installare un apposito filtro separatore.	V	1.2.2-24	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
205		Quali danni può causare un protratto surriscaldamento di un motore fuoribordo?	deterioramento della batteria, logoramento delle pale dell'elica e del suo mozzo.	F	avaria dell'impianto di alimentazione, rottura dell'asse dell'elica.	F	grippaggio del motore, danneggiamento della testata e delle sue guarnizioni.	V	1.2.2-25	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
206		Quale conseguenza potrebbe causare l'ostruzione della presa d'acqua di un motore fuoribordo?	il surriscaldamento del motore e il successivo arresto dello stesso.	V	cavitazione dell'elica.	F	danneggiamento dei perni di fissaggio del motore allo specchio di poppa.	F	1.2.2-26	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
207		Quale conseguenza potrebbe causare la presenza di alghe o detriti galleggianti sull'elica di un motore fuoribordo?	l'eccessiva vibrazione del motore.	V	l'otturazione della pompa di iniezione.	F	l'improvviso aumento della temperatura degli elettrodi della batteria.	F	1.2.2-27	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
208		Quali cause o fattori possono influire sull'autonomia dell'unità navale?	le condizioni meteo-marine e il dislocamento complessivo dell'unità navale.	V	a seconda che si intenda intraprendere una navigazione nei quadranti settentrionali o meridionali.	F	a seconda che si intenda effettuare una navigazione stimata o costiera.	F	1.2.2-28	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico
209		Da quali fattori può essere influenzata l'autonomia di un'unità navale?	affidabilità dei punti nave effettuati durante la navigazione.	F	valori di deviazione della bussola magnetica di bordo.	F	velocità di crociera mantenuta.	V	1.2.2-29	BASE	MOTORI	Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
210		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.	125 litri.	V	96 litri.	F	106 litri.	F	1.2.3-9	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante
211		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.	185 litri.	F	208 litri.	V	160 litri.	F	1.2.3-10	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante
212		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.	108 litri.	F	140 litri.	V	54 litri.	F	1.2.3-11	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante
213		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.	246 litri.	V	350 litri	F	189 litri.	F	1.2.3-12	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante
214		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.	171 litri	F	222 litri.	V	198 litri.	F	1.2.3-13	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante
215		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.	141 litri	F	183 litri.	V	155 litri.	F	1.2.3-14	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
216		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.	25 litri.	V	75 litri.	F	8 litri.	F	1.2.3-15	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante
217		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.	72 litri.	F	22 litri.	V	33 litri.	F	1.2.3-16	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante
218		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.	150 litri.	F	90 litri.	F	45 litri.	V	1.2.3-17	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante
219		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.	27 litri.	V	9 litri.	F	65 litri.	F	1.2.3-18	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante
220		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.	8 litri.	F	24 litri.	V	55 litri.	F	1.2.3-19	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante
221		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.	45 litri.	F	10 litri.	F	31 litri.	V	1.2.3-20	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
222		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.	102 litri.	F	20 litri.	V	61 litri	F	1.2.3-21	BASE	MOTORI	Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante
223		Per IPS (Inboard Performance System) si intende:	una tipologia di trasmissione con piede completamente immerso, caratterizzato da eliche traenti e rivolte verso prua.	V	una tipologia di turbina per sovralimentare i motori diesel.	F	un sistema di arricchimento del carburante a benzina.	F	1.2.1-52	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
224		Le trasmissioni tipo "Pod" sono costituite:	da una linea d'asse di sezione maggiorata.	F	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.	F	da un corpo trasmissione contenuto in un piede completamente immerso, che ruotando orienta la prua della barca.	V	1.2.1-53	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
225	figura 18	Quella dell'immagine a fianco è:	una trasmissione IPS.	V	una trasmissione "V drive".	F	un piede "S drive".	F	1.2.1-54	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
226		Per "S drive" si intende:	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.	V	il tubo di scarico dell'acqua di raffreddamento.	F	il circuito di alimentazione degli iniettori.	V	1.2.1-55	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
227		Ai fini della sicurezza, un elemento importante per la manutenzione della "S drive" è:	la regolare sostituzione della guarnizione del piedino secondo le indicazioni di scadenza del costruttore, stampate nella gomma.	V	sostituire la guarnizione del piedino ogni 15 anni.	F	sostituire lo zinco ogni 10 anni.	F	1.2.1-56	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
228		Il carburante diesel attualmente in commercio:	favorisce la formazione di alghe nel serbatoio, che possono ostruire l'alimentazione del motore.	V	ha una alto contenuto di ottani oleosi.	F	ha il medesimo punto di infiammabilità della benzina.	F	1.2.1-57	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
229		Per garantire il perfetto funzionamento di un motore diesel:	verificare regolarmente la pulizia del carburatore.	F	verificare la pulizia delle candele.	F	è opportuno provvedere spesso alla pulizia del serbatoio e alla sostituzione dei filtri del carburante per contrastare la formazione di alghe	V	1.2.1-58	BASE	MOTORI	Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore
230		Per quali classi di incendio (A, B, C, D) risulta idoneo l'impiego dell'estintore a polvere?	tutte le classi.	V	fuochi da solidi e fuochi da gas.	F	fuochi da liquidi.	F	1.3.1-1	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
231		Per quale tipologia di incendio risulta idoneo l'impiego dell'estintore a schiuma?	fuochi da impianti elettrici.	F	fuochi da gas.	F	fuochi da solidi e fuochi da liquidi.	V	1.3.1-2	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
232		L'estintore ad anidride carbonica va utilizzato:	in locali aperti perché agisce per sottrazione di calore.	F	all'interno di locali chiusi in quanto estingue l'incendio per soffocamento.	V	sia in locali aperti che chiusi perché agisce per raffreddamento.	F	1.3.1-3	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
233		Quali estintori devono essere omologati a norma CE?	tutti.	V	solo quelli a CO2.	F	nessuno.	F	1.3.1-4	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
234		Avuto riguardo alla prevenzione sugli incendi, quale tra queste affermazioni è corretta?	determinate sostanze, quali stracci unti di olio abbandonati in coperta, possono raggiungere rapidamente la temperatura di infiammabilità determinando una combustione spontanea financo l'esplosione.	F	determinate sostanze, quali stracci unti di olio abbandonati in coperta, possono raggiungere rapidamente la temperatura di ignizione determinando una combustione spontanea.	F	determinate sostanze, quali stracci unti di olio abbandonati nel vano motore o in gavoni scarsamente ventilati, possono riscaldarsi lentamente determinando una combustione spontanea.	V	1.3.1-5	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
235		Quale mezzo antincendio risulta più opportuno impiegare per estinguere incendi generati da apparecchiature o quadri elettrici?	acqua di mare.	F	estintore a polvere ad anidride carbonica.	V	estintore a schiuma.	F	1.3.1-6	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
236		Quale tra queste affermazioni è corretta?	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.	V	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.	F	l'estintore ad anidride carbonica va utilizzato solo all'aperto, perché agisce per raffreddamento.	F	1.3.1-7	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
237		Utilizzo dell'acqua per spegnere fuochi da metalli:	non ottengo lo spegnimento.	F	è un utilizzo efficace.	F	è un utilizzo pericoloso.	V	1.3.1-8	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
238		Da cosa è generato un incendio di classe B?	da apparecchiature elettriche in tensione.	F	da gas infiammabili.	F	da liquidi infiammabili.	V	1.3.1-9	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
239		Viene introdotta aria in un locale aggredito da incendio:	non accade nulla di nuovo.	F	il locale si raffredda.	F	si alimenta l'incendio.	V	1.3.1-10	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
240		La sigla 13B sugli estintori indica:	la classe di costruzione e confezionamento secondo la normativa CE.	F	dopo quanti mesi va revisionato.	F	classe di incendio e capacità estinguente.	V	1.3.1-11	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
241		Gli estintori a polvere si utilizzano per:	estinguere incendi di sostanze liquide o gassose, nonché incendi di apparecchiature elettriche sotto tensione.	V	estinguere incendi di sostanze solide.	F	estinguere incendi di materiale in vetroresina o in legno.	F	1.3.1-12	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
242		L'estintore a CO2 è utilizzabile per incendi di:	materiali solidi o metalli combustibili.	F	gas inerti idraulici e materiali solidi.	F	liquidi infiammabili e materiali elettrici sotto tensione.	V	1.3.1-13	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
243		Da cosa è generato un incendio di classe E?	da liquidi infiammabili.	F	da apparecchiature elettriche in tensione.	V	da combustibili solidi.	F	1.3.1-14	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
244		Un estintore a schiuma è utilizzabile per incendi:	delle classi A e B.	V	di classe E.	F	di tutti i tipi.	F	1.3.1-15	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
245		Da cosa è generato un incendio di classe A?	da combustibili solidi.	V	da alcuni particolari metalli infiammabili.	F	da gas infiammabili.	F	1.3.1-16	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
246		L'incendio di gas infiammabili è un incendio di:	classe A.	F	classe B.	F	classe C.	V	1.3.1-17	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
247		Per incendi da gas e da impianti elettrici (classi C ed E) è preferibile utilizzare:	un estintore a schiuma.	F	un estintore a CO2.	V	un estintore a polvere.	F	1.3.1-18	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
248		Principio d'incendio all'apparato radio VHF:	si getta una secchiata d'acqua fresca sull'apparato radio.	F	si rimuove la radio il più velocemente possibile e la si getta in acqua.	F	si raffredda la radio utilizzando l'estintore ad anidride carbonica (CO2).	V	1.3.1-19	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
249		Utilizzo dell'acqua per spegnere un incendio da impianti elettrici (classe E):	non ottengo lo spegnimento.	F	è un utilizzo molto pericoloso.	V	è un utilizzo efficace.	F	1.3.1-20	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
250		Ogni quanto tempo va revisionato un estintore?	ogni 4 anni.	F	quando la lancetta del manometro è sul rosso.	V	ogni 2 anni.	F	1.3.1-21	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
251		Va revisionato un estintore?	sì, ogni 2 anni.	F	sì, ogni anno.	F	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.	V	1.3.1-22	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
252		Ogni quanto tempo si deve sostituire un estintore?	ogni 2 anni.	F	ogni anno.	F	quando è in cattivo stato.	V	1.3.1-23	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
253		Quali sono gli elementi del cosiddetto "triangolo del fuoco" che alimentano un incendio?	combustione, estinzione, reazione.	F	estintore, pressione, schiuma.	F	combustibile, comburente, calore.	V	1.3.1-24	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
254		Come si può estinguere un incendio?	esponendo la fiamma all'aria aperta.	F	se piove.	F	abbassando sensibilmente la temperatura.	V	1.3.1-25	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
255		Un incendio si estingue:	mancando l'ossigeno.	V	aumentando la temperatura.	F	aumentando la forza del vento.	F	1.3.1-26	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
256		Come può definirsi la combustione?	l'improvvisa emissione di gas inerte da parte di un liquido, generata da un'istantanea variazione di temperatura.	F	la reazione chimica che produce calore e che avviene tra il comburente ed il combustibile.	V	la reazione meccanica che produce una variazione di temperatura e che avviene tra un liquido più caldo e un solido più freddo.	F	1.3.1-27	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
257		Da che cosa dipende la maggiore o minore combustibilità di un liquido?	dalla temperatura di infiammabilità del liquido.	V	dalla temperatura dei solidi con cui il liquido viene a contatto.	F	dalla temperatura alla quale il liquido sublima, cioè passa dallo stato solido a quello aeriforme senza passare attraverso la fase liquida.	F	1.3.1-28	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
258		Il numero e il posizionamento degli estintori di una unità marcata CE è stabilito dalle ordinanze dell'Autorità marittima?	si.	F	no, è stabilito dal proprietario	F	no, stabilito nel Manuale del proprietario.	V	1.3.1-29	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
259		Per le imbarcazioni da diporto NON marcata CE (immesse sul mercato prima del 17 giugno 1998):	il numero e il posizionamento degli estintori non è stabilito.	F	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.	V	il numero e il posizionamento degli estintori è stabilito dalle ordinanze dell'Autorità marittima, con il minimo di 1 estintore.	F	1.3.1-30	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
260		Cos'è il comburente?	la sostanza che alimenta la combustione mediante ossidazione del combustibile, generalmente l'ossigeno.	V	il materiale infiammabile.	F	il nome della fiamma.	F	1.3.1-31	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Prevenzione degli incendi e uso degli estintori
261		Se, in conseguenza della condotta di un'unità da diporto in stato di ebbrezza, deriva un danno o un pericolo di danno ambientale:	è sempre disposta la revoca della patente nautica.	V	è sempre disposta la confisca dell'unità da diporto.	F	è disposta la vendita coatta dell'unità da diporto.	F	1.3.2-1	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope
262		Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ebbrezza è punito,	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.	F	con una sanzione amministrativa che varia da 500 euro a 1.500 euro qualunque sia il tasso alcolemico rilevato.	F	con una sanzione amministrativa che varia da 2.755 euro a 15.000 euro in relazione al tasso alcolemico rilevato.	V	1.3.2-2	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope
263		Circa la condotta di un'unità da diporto in stato di ebbrezza:	è sempre disposta la sospensione della patente nautica da 3 mesi a 24 mesi, in relazione al tasso alcolemico rilevato.	V	è disposta la sospensione della patente nautica da 3 mesi a 24 mesi in caso di sinistro marittimo.	F	è disposta la sospensione della patente nautica da 3 mesi a 24 mesi solo se ne deriva danno o pericolo di danno ambientale.	F	1.3.2-3	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
264		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:	con la sanzione amministrativa da 250 euro a 1.100 euro.	F	con la sanzione amministrativa da 2.755 euro a 11.017 euro.	V	con la sanzione amministrativa da 557 euro a 2.507 euro.	F	1.3.2-4	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope
265		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:	è sempre disposta la revoca della patente nautica.	V	è sempre disposta la sospensione della patente nautica da 1 a 6 mesi.	F	è sempre disposta la sospensione della patente nautica da 6 a 12 mesi.	F	1.3.2-5	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope
266		In caso di conduzione sotto l'influenza dell'alcool di unità da diporto adibita a noleggio:	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.	V	le sanzioni previste sono aumentate solo qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro.	F	è disposta la vendita coatta dell'unità da diporto.	F	1.3.2-6	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope
267		Quale tra questi comportamenti prevede, oltre all'elevazione di un illecito amministrativo, anche l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della licenza di navigazione?	l'abbandono dell'unità in pericolo da parte del comandante, non scendendo per ultimo da bordo.	F	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.	F	l'assunzione del comando o della condotta di un'unità da diporto in stato di ebbrezza.	V	1.3.2-7	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope
268		La sanzione per chi assume il comando o la condotta di un'unità da diporto in stato di alterazione psico-fisica:	raddoppia in caso di sinistro.	V	è stabilita dalla Capitaneria di porto all'atto del fermo.	F	aumentata del 25% in caso di sinistro.	F	1.3.2-8	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope
269		Gli effetti dell'alcol:	si riducono nel giro di pochi minuti.	F	perdurano anche fino a 5 ore.	V	si annullano dopo 2 ore.	F	1.3.2-9	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
270		In caso di conduzione sotto l'influenza dell'alcool di unità da diporto adibita a noleggio:	è disposta la vendita coatta dell'unità da diporto.	F	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.	F	la patente nautica è sempre revocata, qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro .	V	1.3.2-10	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope
271		L'assunzione di farmaci sedativi:	non compromette le facoltà mentali se si soffre d'ansia.	F	ha effetti molto pericolosi se contemporaneamente si assumono bevande alcoliche.	V	aiuta la concentrazione specialmente di notte.	F	1.3.2-11	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope
272		In caso di assunzione di una quantità eccessiva di bevande alcoliche:	si recupera velocemente l'idoneità fisica se si assume caffè amaro.	F	si ha un livello di attenzione molto basso.	V	si recupera velocemente l'idoneità fisica se si assumono cibi piuttosto salati.	F	1.3.2-12	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza di alcol o in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope
273		Per un'imbarcazione da diporto quando è obbligatorio l'uso dell'apparato VHF?	sempre.	F	solo quando si naviga fuori dalle acque territoriali.	F	quando naviga oltre le 6 miglia nautiche dalla costa.	V	1.3.3-1	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
274		A bordo del natante da diporto, durante la navigazione entro le 6 miglia dalla costa, quanti estintori devono essere presenti a bordo?	almeno 1.	V	non meno di 2.	F	non più di 4.	F	1.3.3-2	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
275		La "boetta fumogena arancione" è un segnale:	diurno.	V	notturno.	F	che si può utilizzare solo in presenza di nebbia.	F	1.3.3-3	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
276		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:	1 boetta luminosa, 2 fuochi a mano a luce rossa, 2 razzi a paracadute a luce rossa.	V	2 fuochi a mano a luce rossa, 1 boetta luminosa.	F	2 boette luminose, 3 fuochi a mano a luce rossa, 3 razzi a paracadute a luce rossa.	F	1.3.3-4	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
277		Quali delle seguenti dotazioni devono essere obbligatoriamente a bordo di un'imbarcazione da diporto che naviga entro 12 miglia dalla costa?	1 orologio.	F	1 bussola e tabelle delle deviazioni bussola.	V	1 binocolo.	F	1.3.3-5	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
278		Secondo il Regolamento per la sicurezza della navigazione da diporto, quali sono i mezzi individuali di salvataggio?	apparecchi galleggianti per tutte le persone imbarcabili a bordo.	F	cinture di salvataggio per ogni persona imbarcata.	V	zattere di salvataggio per tutte le persone imbarcabili a bordo.	F	1.3.3-6	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
279		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?	1.	F	2.	V	3.	F	1.3.3-7	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
280		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:	in navigazione notturna entro 1 miglio dalla costa.	F	in navigazione notturna oltre 1 miglio dalla costa.	V	comunque e sempre, a prescindere dal tipo di navigazione effettuata.	F	1.3.3-8	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
281		Il mezzo collettivo di salvataggio minimo per le imbarcazioni da diporto in navigazione entro le 12 miglia dalla costa è:	la lancia di salvataggio.	F	la zattera di salvataggio autogonfiabile costiera per la navigazione entro 12 miglia dalla costa.	V	non è previsto il mezzo collettivo di salvataggio entro le 12 miglia dalla costa.	F	1.3.3-9	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
282		La cassetta di pronto soccorso:	è dimensionata al numero di persone trasportabili dall'unità.	F	è obbligatoria oltre le 6 miglia.	F	contiene medicinali e dotazioni previste da apposito decreto ministeriale.	V	1.3.3-10	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
283		Quante boette fumogene deve mantenere a bordo un natante da diporto che naviga entro le 3 miglia nautiche dalla costa?	2.	F	3.	F	1.	V	1.3.3-11	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
284		L'obbligo di legge di avere una cintura di salvataggio per ogni persona imbarcata è prescritto:	non è prescritto per i natanti da diporto a motore.	F	per ogni tipo di navigazione oltre i 300 metri dalla costa.	V	per la navigazione entro le 12 miglia dalla costa.	F	1.3.3-12	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
285		Per le imbarcazioni da diporto in navigazione entro le 3 miglia dalla costa, quale mezzo collettivo di salvataggio è prescritto?	non è previsto il mezzo collettivo di salvataggio.	V	1 zattera di salvataggio costiera.	F	1 zattera di salvataggio omologata.	F	1.3.3-13	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
286		Navigando entro le 3 miglia dalla costa, si deve tenere a bordo dell'unità:	il mezzo collettivo di salvataggio.	F	i 2 fuochi a mano a luce rossa.	V	i 2 razzi a paracadute a luce rossa.	F	1.3.3-14	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
287		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?	si, in quanto trattasi di navigazione fluviale, essa è considerata più sicura rispetto alla navigazione in mare.	F	no, bisogna avere a bordo almeno 1 salvagente anulare con cima e cinture di salvataggio per ogni persona presente a bordo.	V	no, sono sufficienti almeno 2 salvagenti anulari con cima.	F	1.3.3-15	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
288		Normalmente, qual è la portata in miglia dei fuochi a mano a luce rossa?	7 miglia.	F	6 miglia.	V	5 miglia.	F	1.3.3-16	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
289		Normalmente, di quanto è la portata notturna in miglia dei razzi a paracadute a luce rossa?	6 miglia.	F	7 miglia.	F	25 miglia.	V	1.3.3-17	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
290		Quanti fuochi a mano a luce rossa deve mantenere a bordo un'imbarcazione da diporto che naviga entro le 6 miglia nautiche dalla costa?	2	V	3	F	4	F	1.3.3-18	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
291		Su un'unità con a bordo 4 persone, abilitata al trasporto di 8 persone, quante cinture di salvataggio devono essere presenti?	12.	F	8.	F	4.	V	1.3.3-19	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
292		Il fumo emesso dalla boetta fumogena, una volta attivata, è di colore:	rosso.	F	giallo.	F	arancione.	V	1.3.3-20	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
293		In genere, che scadenza hanno i segnali di emergenza e soccorso come i fuochi a mano, i razzi a paracadute e le boette fumogene?	ogni 10 anni	F	ogni anno	F	ogni 4 anni	V	1.3.3-21	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
294		L'E.P.I.R.B. (Emergency Position Indicator Radio Beacon) è obbligatorio:	entro 12 miglia dalla costa.	F	entro 50 miglia dalla costa.	F	oltre 50 miglia dalla costa.	V	1.3.3-22	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
295		Quali sono le dotazioni luminose d'emergenza per le imbarcazioni abilitate a navigare "senza alcun limite" dalla costa?	3 fuochi a mano a luce rossa, 3 razzi a paracadute a luce rossa.	F	3 fuochi a mano a luce rossa, 3 razzi a paracadute a luce rossa, 1 boetta luminosa.	F	4 fuochi a mano a luce rossa, 4 razzi a paracadute a luce rossa, 1 boetta luminosa.	V	1.3.3-23	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
296		Il riflettore radar è obbligatorio quando le imbarcazioni navigano:	oltre 12 miglia dalla costa:	V	entro 6 miglia dalla costa.	F	entro 12 miglia dalla costa.	F	1.3.3-24	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
297		Una zattera di salvataggio deve essere revisionata:	annualmente.	F	ogni due anni.	V	ogni tre anni.	F	1.3.3-25	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
298		L'E.P.I.R.B. è un trasmettitore di emergenza:	programmato con il codice MMSI assegnato dal Ministero dello Sviluppo economico.	V	programmato con il codice MMSI assegnato dalle Direzioni Marittime.	F	programmato con il codice MMSI assegnato dal Ministero degli Interni.	F	1.3.3-26	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
299		La quantità di cinture di salvataggio da tenere a bordo:	deve essere il 20% in più del numero massimo di persone imbarcabili.	F	è in relazione al numero di persone imbarcate.	V	è in relazione al numero massimo di persone imbarcabili.	F	1.3.3-27	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
300		Normalmente, qual è all'incirca la portata diurna dei razzi a paracadute a luce rossa?	9 miglia.	F	7 miglia.	V	5 miglia.	F	1.3.3-28	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
301		Normalmente, qual è la durata di accensione dei razzi a paracadute a luce rossa utilizzata da un'imbarcazione da diporto?	circa 2 minuti.	F	circa 3 minuti.	F	meno di 1 minuto.	V	1.3.3-29	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
302		E' obbligatorio il radar?	si, sempre.	F	si solo oltre le 12 miglia dalla costa.	F	no, ma è consigliato per la navigazione notturna.	V	1.3.3-30	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
303		Quali sono i range di dotazioni corrette per fanali e segnali luminosi?	fino a 3 miglia, fino a 6 miglia, fino a 12 miglia, fino a 50 miglia, senza limiti dalla costa.	V	fino a 12 miglia, oltre 12 miglia dalla costa.	F	fino a 6 miglia, fino a 50 miglia, senza limiti dalla costa.	F	1.3.3-31	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
304		Quale affermazione è corretta?	la navigazione entro 12 miglia e fino a 50 miglia dalla costa prevede le medesime dotazioni luminose d'emergenza.	F	la navigazione entro 12 miglia e fino a 50 miglia dalla costa prevede diverse dotazioni luminose d'emergenza.	V	la navigazione entro 3 miglia ed entro 6 miglia dalla costa prevede le medesime dotazioni luminose d'emergenza.	F	1.3.3-32	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
305		E' necessaria la zattera costiera:	per la navigazione oltre 6 miglia dalla costa, senza limiti.	F	per la navigazione oltre 6 miglia dalla costa, fino alle 12 miglia dalla costa.	V	per la navigazione oltre 1 miglio dalla costa.	F	1.3.3-33	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
306		Per un'imbarcazione da diporto quando è obbligatorio l'uso dell'EPIRB?	quando naviga entro le 24 miglia nautiche dalla costa.	F	quando naviga oltre le 50 miglia nautiche dalla costa.	V	quando naviga entro le 50 miglia nautiche dalla costa.	F	1.3.3-34	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
307		La zattera di salvataggio costiera non è prevista:	quando naviga oltre le 12 miglia nautiche dalla costa.	F	quando naviga oltre 6 miglia dalla costa, fino alle 12 miglia dalla costa.	F	quando naviga entro le 6 miglia dalla costa.	V	1.3.3-35	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
308		La zattera di salvataggio (non costiera) per tutte le persone presenti a bordo quando deve essere mantenuta su un'imbarcazione da diporto?	Quando naviga oltre le 12 miglia nautiche dalla costa.	V	Quando naviga entro le 12 miglia nautiche dalla costa.	F	Mai.	F	1.3.3-36	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
309		Su quale documento è riportato il numero delle persone trasportabili sui natanti da diporto prodotti in serie?	certificato di stazza.	F	certificazione di omologazione.	V	manuale del proprietario.	F	1.3.3-37	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
310		A che distanza dalla costa i conduttori di tavole a vela hanno l'obbligo di indossare il mezzo di salvataggio individuale?	entro 1 miglia dalla costa.	F	indipendentemente dalla distanza dalla costa.	V	entro 300 metri dalla costa.	F	1.3.3-38	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
311		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)?	no, fino ad un massimo di sei persone a bordo.	F	sì, sempre.	F	No.	V	1.3.3-39	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
312		Per un'imbarcazione da diporto quando è obbligatorio l'uso dell'apparato VHF?	quando naviga entro le 6 miglia nautiche dalla costa.	F	quando è autorizzata alla navigazione occasionale.	F	quando naviga oltre le 6 miglia nautiche dalla costa.	V	1.3.3-40	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
313		Quanti fuochi a mano a luce rossa deve mantenere a bordo un'imbarcazione da diporto che naviga entro le 50 miglia nautiche dalla costa?	uno.	F	tre.	V	due.	F	1.3.3-41	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
314		Quanti razzi a paracadute a luce rossa deve mantenere a bordo una imbarcazione da diporto che naviga entro le 50 miglia nautiche dalla costa?	quattro.	F	tre.	V	due.	F	1.3.3-42	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
315		Per un'imbarcazione da diporto quando è obbligatorio l'uso del binocolo?	sempre.	F	quando naviga entro le 12 miglia nautiche dalla costa.	F	quando naviga oltre le 12 miglia nautiche dalla costa.	V	1.3.3-43	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
316		I conduttori di tavole a vela, acquascooter e unità similari:	indossano permanentemente un mezzo di salvataggio individuale, comprese le persone trasportate, indipendentemente dalla distanza dalla costa in cui la navigazione si svolge.	V	indossano permanentemente un mezzo di salvataggio individuale, indipendentemente dalla distanza dalla costa in cui la navigazione si svolge, a esclusione delle persone trasportate.	F	indossano permanentemente un mezzo di salvataggio individuale, esclusivamente in navigazione entro le sei miglia nautiche dalla costa, incluse le persone trasportate.	F	1.3.3-44	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
317		Quali sono i medicinali e gli oggetti di medicazione di cui devono essere provviste le unità navali da diporto?	sono stabilite nel Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione.	F	sono fissate nel decreto 1° ottobre 2015 del Ministero della Salute.	V	sono stabilite dal comandante dell'unità.	F	1.3.3-45	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
318		Le dotazione minima indispensabile del materiale sanitario di cui devono essere dotate le imbarcazioni da diporto impiegate in attività di noleggio "senza limiti" dalla costa è la medesima di quella delle unità non impiegate in attività di noleggio?	si.	F	no, è fissata in un apposita tabella.	V	si, ma raddoppia la dotazione di cotone.	F	1.3.3-46	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
319		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?	Tabella "A".	F	Tabella "B".	F	Tabella "D".	V	1.3.3-47	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
320		Quale tra queste affermazioni è corretta?	le unità da diporto in navigazione entro le 12 miglia nautiche dalla costa devono essere dotate di una cassetta di pronto soccorso.	F	le unità da diporto in navigazione oltre le 12 miglia nautiche dalla costa devono essere dotate di una cassetta di pronto soccorso.	V	le unità da diporto in navigazione entro le 3 miglia nautiche dalla costa devono essere dotate di una cassetta di pronto soccorso.	F	1.3.3-48	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Dotazioni di sicurezza e mezzi di salvataggio
321		Dove è possibile convalidare il certificato di sicurezza?	presso qualsiasi agenzia di sicurezza per la navigazione.	F	non è possibile convalidare il certificato di sicurezza.	F	presso qualsiasi STED (Sportello Telematico del Diportista) in seguito alla visita ispettiva dell'Organismo tecnico.	V	1.3.4-1	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
322		Un'unità da diporto deve essere sottoposta a visita occasionale:	solo se l'unità viene messa a mare dopo essere stata a secco.	F	solo se l'unità viene fermata per un controllo della Capitaneria di porto - Guardia costiera.	F	a seguito di danni o mutamenti dello scafo o dell'apparato motore, se sono mutate le condizioni di navigabilità o di sicurezza.	V	1.3.4-2	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
323		Un'imbarcazione da diporto munita di Marcatura CE, è soggetta a visite:	periodiche ed occasionali.	V	solo su richiesta dell'Autorità marittima.	F	in caso di ritiro della licenza di navigazione.	F	1.3.4-3	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
324		Quali unità da diporto sono soggette alle visite periodiche di sicurezza?	solo le imbarcazioni da diporto.	F	solo i natanti da diporto.	F	solo le imbarcazioni e le navi da diporto.	V	1.3.4-4	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
325		Il certificato di sicurezza per imbarcazioni da diporto è rilasciato:	dall'Archivio telematico delle unità da diporto attraverso lo STED, Sportello telematico del diportista	V	dalla ditta costruttrice.	F	dall'Organismo tecnico notificato o autorizzato.	F	1.3.4-5	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
326		Nel corso della visita iniziale di sicurezza, l'Organismo tecnico notificato o autorizzato:	rilascia la licenza di esercizio RTF.	F	determina il numero massimo delle persone trasportabili.	V	rilascia la Licenza di Navigazione.	F	1.3.4-6	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
327		L'imbarcazione da diporto iscritta è sottoposta a visita occasionale:	l'unità stessa viene iscritta in un registro straniero.	F	l'unità stessa deve affrontare una navigazione di trasferimento.	F	se ne verifica la necessità.	V	1.3.4-7	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
328		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?	8 anni.	F	5 anni.	V	10 anni.	F	1.3.4-8	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
329		La licenza è sottoposta a convalida?	si, ogni 3 anni.	F	si, ogni 5 anni.	F	no, si convalida il certificato di sicurezza.	V	1.3.4-9	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
330		I natanti da diporto sono soggetti al rilascio del certificato di sicurezza?	sì, ogni 3 anni.	F	sì, ogni 5 anni.	F	no, non sono soggetti.	V	1.3.4-10	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
331		La convalida del Certificato di Sicurezza di un'imbarcazione da diporto va effettuata:	ogni qualvolta viene varata.	F	ogni 20 anni.	F	nel caso in cui l'unità abbia subito gravi avarie o siano state apportate innovazioni.	V	1.3.4-11	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
332		Quali tra questi requisiti sono necessari per il rinnovo del Certificato di Sicurezza di un'unità da diporto?	rilascio di apposita attestazione di idoneità da parte della Motorizzazione Civile territoriale.	F	rilascio di apposita attestazione di idoneità da parte di un Organismo Tecnico affidato.	V	rilascio di apposita attestazione di idoneità da parte dell'Ufficio Marittimo.	F	1.3.4-12	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
333		Il Certificato di Sicurezza:	si rinnova di diritto ogni 3 anni.	F	si rinnova ogni 5 anni.	V	si rinnova quando richiesto dall'Organismo Tecnico affidato.	F	1.3.4-13	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
334		Il Certificato di Sicurezza di un'unità da diporto, in caso di primo rilascio:	ha validità di otto anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione A e B.	V	ha validità di cinque anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione A e B.	F	ha validità di cinque anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione A, B e C.	F	1.3.4-14	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
335		Il Certificato di Sicurezza di un'unità da diporto, in caso di primo rilascio,	ha validità di otto anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione C e D.	F	ha validità di dieci anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione C e D.	V	ha validità di cinque anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione B, C e D.	F	1.3.4-15	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
336		Il certificato di sicurezza di un'unità da diporto:	riporta il certificato di stazza per le imbarcazioni non omologate.	F	è rinnovato con cadenza annuale.	F	è rinnovato in occasione delle visite periodiche.	V	1.3.4-16	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
337		Un'unità da diporto munita di marcatura CE classe B effettua la prescritta visita periodica dopo:	10 anni dalla data di immatricolazione; le successive ogni 5 anni.	F	8 anni dalla data di immatricolazione; le successive ogni 5 anni.	V	10 anni dalla data di costruzione; le successive ogni 8 anni.	F	1.3.4-17	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
338		In quale documento viene annotato l'esito della visita eseguita dall'Organismo Tecnico notificato o autorizzato?	certificato di sicurezza.	V	licenza di navigazione.	F	manuale del proprietario.	F	1.3.4-18	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
339		Quale affermazione è vera tra le alternative di risposta sotto riportate?	la patente nautica è sempre obbligatoria.	F	il certificato di sicurezza è soggetto a scadenza.	V	la licenza di navigazione è soggetta a scadenza.	F	1.3.4-19	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Tipi di visite, loro periodicità e certificazioni
340		In caso di falla irreparabile a bordo, il Comandante lancia via radio il:	PAN PAN e mette l'equipaggio alle pompe di sentina.	F	SECURITE' ed aspetta i soccorsi.	F	MAYDAY e opera per la salvezza delle persone a bordo.	V	1.3.5-1	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Comunicazioni radiotelefoniche e relative procedure: assistenza e soccorso
341		In caso di falla, quale operazione è la più corretta tra quelle riportate nelle seguenti alternative risposta:	imbarcare acqua per compensare la pressione.	F	tamponare la falla dall'esterno in modo che la pressione dell'acqua non faccia spostare il "tappo" di fortuna.	V	sbandare l'unità sul lato della falla.	F	1.3.6-1	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
342		Quando può verificarsi l'incaglio volontario?	quando si arrestano gli apparati di radio comunicazione.	F	quando si decide volontariamente di disattivare gli apparati di radio navigazione.	F	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.	V	1.3.6-2	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
343		Quali fattori devono essere tenuti in debita considerazione per procedere alle operazioni di disincaglio?	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.	V	altezza del bordo libero.	F	tipo di timone di cui dispone l'unità navale.	F	1.3.6-3	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
344		Avuto riguardo all'incaglio, quale tra queste affermazioni è corretta?	l'incaglio può derivare a seguito della caduta di un uomo in mare.	F	l'incaglio può derivare a seguito della eccessiva cavitazione dell'elica.	F	l'incaglio può derivare da una scarsa accuratezza nella determinazione del punto nave in prossimità della costa.	V	1.3.6-4	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
345		Avuto riguardo alla falla, quale tra queste affermazioni è corretta?	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.	V	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.	F	se si verifica una falla a prua è opportuno spostare i pesi longitudinalmente verso proravia.	F	1.3.6-5	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
346		Quale tra queste procedure può essere effettuata nel caso in cui un'unità abbia subito una falla di lieve entità?	azionare la pompa di alimentazione.	F	azionare la pompa di sentina.	V	azionare la pompa di iniezione.	F	1.3.6-6	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
347		Quale tra queste affermazioni è corretta?	a seguito della presenza di una falla può aumentare la rigidità dello scafo dovuta all'effetto osmotico.	F	la falla può compromettere la galleggiabilità dell'unità navale in quanto si verifica una riduzione della riserva di spinta dell'unità stessa.	V	a seguito della presenza di una falla può aumentare la rigidità del fasciame dovuta all'effetto capillare.	F	1.3.6-7	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
348		Quale soluzione può essere adottata al fine di disincagliare un'unità navale?	attendere il sopraggiungere dell'alta marea.	V	mettere in folle il motore.	F	imbarcare pesi lungo la verticale del punto d'incaglio.	F	1.3.6-8	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
349		Quale accorgimento può essere adottato al fine di ostruire al meglio una falla di notevoli dimensioni?	travasare carburante nella zona ubicata a proravia della linea trasversale dell'unità navale.	F	tamponare la via d'acqua servendosi di materiali ingombranti quali, tele cerate, materassi ecc..	V	limitare l'ingresso d'acqua dalla falla sbandando l'unità navale sul medesimo lato a quello dove si è verificata la stessa.	F	1.3.6-9	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
350		Quale tra le seguenti manovre può essere la più efficace per limitare i danni allorquando due unità sono in procinto di collidere?	appennellare l'ancora e filare a mare l'ancora galleggiante.	F	azionare preventivamente tutti gli apparati di radiocomunicazione.	F	fermare il motore ed eventualmente ingranare la marcia indietro accostando contemporaneamente, per attenuare l'impatto.	V	1.3.6-10	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
351		Si sviluppa un incendio a bordo e siamo in vicinanza di un porto: è giusto accelerare per raggiungere al più presto il porto?	no.	V	sì, se il porto è attrezzato per l'estinzione di incendi a bordo di unità.	F	sì, sempre.	F	1.3.6-11	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
352		In caso di incendio nel vano motore, è necessario:	per prima cosa tentare di chiudere la valvola del carburante.	V	aerare il più possibile il vano motore per spegnere le fiamme.	F	per prima cosa porre l'imbarcazione con le fiamme sopravento.	F	1.3.6-12	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
353		In caso di incendio in coperta, è essenziale:	porre l'imbarcazione con le fiamme sottovento.	V	spegnere il motore.	F	scollegare le batterie.	F	1.3.6-13	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
354		In caso d'incendio con fiamma alta, dove dirigiamo il getto dell'estintore?	sopra le fiamme in modo tale da allontanare anche il fumo.	F	al centro della fiamma.	F	alla base della fiamma.	V	1.3.6-14	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
355		In caso di grave incendio a bordo:	bisogna porre subito l'imbarcazione con le fiamme sopravento.	F	appronto le procedure per l'abbandono nave.	V	bisogna spegnere immediatamente le strumentazioni di bordo.	F	1.3.6-15	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
356		Un quadro elettrico di bordo ha preso fuoco; estinguo l'incendio:	utilizzando acqua di mare.	F	utilizzando un estintore a polvere.	V	utilizzando un estintore a schiuma.	F	1.3.6-16	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
357		Il comandante a bordo, in caso di incendio, che ordine primario deve dare?	gettate subito acqua sul fuoco.	F	indossare i giubbetti di salvataggio e allontanarsi dall'incendio.	V	abbandonare l'unità.	F	1.3.6-17	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
358		C'è un incendio al vano poppiero motore, conduco l'unità in modo da:	mettere la prora sottovento.	F	mettere l'incendio sottovento.	V	mettere l'incendio sopravento.	F	1.3.6-18	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
359		In caso di incendio, mentre si manovra in porto, il primo intervento più opportuno è quello di:	spegnere il motore e richiedere soccorso emettendo 5 o più suoni brevi.	F	tentare di allontanare l'unità dal porto operando per lo spegnimento.	V	dirigersi rapidamente verso l'ormeggio più vicino per ricevere dai servizi portuali l'aiuto allo spegnimento.	F	1.3.6-19	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
360		A quale funzione assolve la ventilazione forzata a bordo delle unità navali da diporto dotate di motore a benzina?	assicurare, prima dell'avvio del motore, il completo ricambio dell'aria.	V	sovralimentare l'impianto di alimentazione del carburante.	F	mantenere costante la temperatura della testata dell'apparato motore.	F	1.3.6-20	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
361		Come si estingue un incendio derivante da combustione di sostanze comuni (legno, tessuti e carta)?	con ossigeno ad alta pressione.	F	mediante azione di raffreddamento ottenuta attraverso getti d'acqua.	V	attraverso l'intensa aspirazione di vapori.	F	1.3.6-21	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
362		Quale accorgimento è necessario adottare se l'incendio si sviluppa nella zona poppiera dell'unità navale?	orientare la poppa al vento.	F	prendere il mare al giardinetto.	F	orientare la prua al vento.	V	1.3.6-22	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
363		Come si estingue un incendio derivante da combustione di sostanze liquide?	mediante l'azione di soffocamento generata, polvere chimica, schiuma, anidride carbonica (CO_2) o altro gas inerte.	V	mediante la ventilazione forzata del locale interessato, riducendo il numero di giri del motore, azionando il circuito di condizionamento.	F	intercettando il pacco batterie e disattivando il gruppo generatore.	F	1.3.6-23	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
364		Quali contromisure possono essere adottate in caso di incendio sviluppatosi nel locale apparato motore?	chiudere immediatamente le vie d'aria e l'alimentazione del combustibile.	V	azionare immediatamente le turbine di sovralimentazione per favorire l'estinzione dell'incendio.	F	aprire tutti i boccaporti del locale motore per favorirne l'aerazione.	F	1.3.6-24	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
365		Quale manovra può essere adottata in caso di incendio verificatosi nella zona prodiera di un'unità navale da diporto?	porre la prora al vento e quindi la poppa sottovento.	F	incrementare repentinamente la velocità dell'unità navale.	F	porre la poppa al vento e quindi la prora sottovento.	V	1.3.6-25	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
366		Il numero e il posizionamento degli estintori di una unità marcata CE:	è fissato dal Codice della navigazione.	F	è stabilito dalle ordinanze dell'Autorità marittima.	F	è stabilito nel Manuale del proprietario.	V	1.3.6-26	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
367		Per le imbarcazioni da diporto NON marcata CE (immesse sul mercato prima del 17 giugno 1998) il numero e il posizionamento degli estintori è stabilito dal Regolamento di attuazione al Codice della nautica secondo la potenza del motore?	no, non è stabilito.	F	si, e prevede un minimo di 1 estintore al posto di guida e 1 estintore in ciascuno degli altri locali.	V	no, è stabilito dalle ordinanze dell'Autorità marittima, con il minimo di 1 estintore.	F	1.3.6-27	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
368		Durante la manovra a motore di recupero di uomo a mare, come deve essere effettuato l'avvicinamento finale verso il naufrago?	a velocità costante.	F	rapidamente, riducendo la velocità con l'elica a marcia indietro quando giunti in prossimità del naufrago, possibilmente sgasando.	F	con prudenza, dopo aver smaltito la velocità iniziale.	V	1.3.6-28	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
369		Quali tra queste azioni è la più opportuna da compiere in caso di uomo in mare?	arrestare immediatamente i motori dell'unità navale ingranando la marcia indietro.	F	aumentare al massimo la velocità con il timone alla banda per compiere un'evoluzione di 360° per fini perlustrativi.	F	lanciare il salvagente anulare presente a bordo in direzione del naufrago.	V	1.3.6-29	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
370	figura 19	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?	la manovra in figura A.	F	la manovra in figura B.	V	la manovra in figura C.	F	1.3.6-30	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
371		Al grido "uomo in mare a ... (sinistra o a dritta)":	si accosta rapidamente dallo stesso lato dell'uomo in mare.	V	si accosta rapidamente dal lato opposto dell'uomo in mare.	F	si accelera per recuperare rapidamente l'uomo a mare, accostando indifferentemente a dritta oppure a sinistra.	F	1.3.6-31	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
372		Quale tra queste precauzioni è la più opportuna adottare in caso di uomo in mare?	dare fondo all'ancora.	F	mantenere un costante controllo visivo del naufrago.	V	collocare tutti i parabordi lungo l'opera morta.	F	1.3.6-32	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
373		Qual è il motivo per cui in caso di uomo a mare si accosta tempestivamente dallo stesso lato dal quale è caduto il naufrago?	per allontanare subito le eliche dell'unità quanto più possibile dal naufrago.	V	per orientare l'unità controvento.	F	per offrire al naufrago il ridosso dagli agenti meteomarini.	F	1.3.6-33	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
374		Qual è il motivo per cui è opportuno mantenere il controllo visivo del naufrago subito dopo la sua caduta in mare?	confortare il naufrago rassicurandolo circa l'intendimento dell'unità navale di trarlo in salvo.	F	per determinare la lunghezza di cima necessaria per lanciare il salvagente individuale.	F	agevolare le operazioni di recupero del naufrago durante la manovra evolutiva effettuata dall'unità, scongiurando il rischio che lo stesso possa disperdersi.	V	1.3.6-34	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
375		Quale tra queste azioni è la più opportuna intraprendere durante le fasi di recupero di un uomo caduto in mare da un'unità navale?	dare fondo all'ancora per mantenere fissa la posizione dell'unità navale durante le operazioni di recupero.	F	filare a mare l'ancora galleggiante in modo da mantenere la prua al vento durante le operazioni di recupero.	F	lanciare in mare il salvagente anulare quanto più possibile nelle vicinanze del naufrago per agevolarne il recupero.	V	1.3.6-35	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
376		Nel caso in cui un membro dell'equipaggio cada in mare dal lato dritto dell'unità:	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.	F	si deve mettere immediatamente a folle il motore e successivamente ingranarlo a marcia indietro al fine di allontanarsi il meno possibile dal naufrago.	F	occorre accostare immediatamente il timone a dritta mantenendo il costante controllo visivo del naufrago.	V	1.3.6-36	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo a mare)
377		In caso di sinistro e conseguente abbandono dell'unità il comandante:	spegne il motore.	F	fa indossare a ciascuna persona a bordo il giubbotto di salvataggio.	V	prepara le bandiere di segnalamento.	F	1.3.7-1	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
378		In caso di abbandono dell'imbarcazione:	per prima cosa si lancia la zattera in mare.	F	la sagola della zattera deve essere fissata alla barca, prima di lanciarla in acqua.	V	si gonfia il tender.	F	1.3.7-2	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità
379		In quale posizione non è opportuno posizionare la zattera di salvataggio?	sottocoperta.	V	sulla tuga.	F	sul pulpito di poppa.	F	1.3.7-3	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità
380		In quale posizione non è opportuno posizionare la zattera di salvataggio?	in un vano ricavato nello specchio di poppa.	F	in un gavone chiuso in posizione difficilmente raggiungibile.	V	sulla tuga.	F	1.3.7-4	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità
381		Il "Grab Bag" è:	è quel sacco contenente le dotazioni normalmente custodite all'interno della zattera di salvataggio.	V	la sacca contente i giubbotti i salvataggio quando sono riposti.	F	un'attrezzatura velica.	F	1.3.7-5	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità
382		Il "Grab Bag" deve:	essere custodito e protetto in un gavone sottocoperta per evitare danneggiamenti al suo contenuto.	F	essere tenuto a portata di mano in modo da poter essere lanciato nella zattera di salvataggio in caso di abbandono della barca.	V	essere tenuto saldamente legato con una cinghia alla custodia rigida della zattera.	F	1.3.7-6	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità
383		Cosa si intende per soccorso marittimo?	le attività tese a prendere a rimorchio un'unità in avaria.	F	tutte le attività finalizzate alla ricerca ed al salvataggio della vita umana in mare.	V	l'evacuazione medica a bordo di un'unità.	F	1.3.7-7	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
384		Qual è l'organismo nazionale che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo?	il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.	V	il Dipartimento della Protezione Civile.	F	la stazione radio costiera.	F	1.3.7-8	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità
385		In caso di un grave infortunio occorso ad un membro dell'equipaggio durante la navigazione, quale Ente sarà opportuno contattare il prima possibile?	guardia medica più vicina.	F	Centro Internazionale Radio Medico (CIRM).	V	Croce Rossa internazionale.	F	1.3.2.113	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Centro Internazionale Radio Medico (CIRM).
386		Quando l'Autorità Marittima può ordinare alle unità da diporto di partecipare alle attività di soccorso in mare?	quando si trovano in porto o nelle vicinanze.	V	solo se in navigazione.	F	a prescindere dalla distanza in cui si trovano.	F	1.3.7-9	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità
387		In quali condizioni è obbligatorio per un comandante di un'unità da diporto prestare assistenza ad un'altra unità in pericolo?	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.	F	quando a bordo dell'unita in difficoltà vi sono persone in pericolo di vita e quando non sussiste il rischio per l'unità soccorritrice e delle persone ivi imbarcate.	V	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.	F	1.3.7-10	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità
388		Ai sensi del Codice della Navigazione, quale tra queste affermazioni è la più corretta per quanto concerne "l'abbandono nave"?	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.	V	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.	F	il comandante ordina "l'abbandono" della stessa solo dopo aver verificato di persona il mancato funzionamento di tutti gli apparati di navigazione.	F	1.3.7-11	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità
389		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?	no.	F	si, nei limiti del possibile.	V	solo previo accordo tra i Comandanti delle unità navali coinvolte.	F	1.3.7-12	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
390		Quale accorgimento deve adottare il comandante dell'unità da diporto prima di ordinare l'abbandono della stessa?	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.	V	accertarsi che i serbatoi di carburante siano stati svuotati.	F	accertarsi che sia stata intercettata la linea di alimentazione elettrica.	F	1.3.7-13	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Sinistro e abbandono dell'unità
391		Quale effetto si genera in navigazione abbassando il piede (trim negativo), in un'unità spinta da un motore fuoribordo?	l'inclinazione della prua verso il basso per attutire gli impatti sulle onde con il mare formato.	V	si migliora il rendimento del circuito di raffreddamento.	F	si riduce la possibilità che l'imbarcazione possa ingavonarsi.	F	1.3.8-1	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
392		Quali possono essere i principali accorgimenti che un'unità navale da diporto dovrà adottare qualora interessata da un brusco peggioramento delle condizioni meteo-marine?	trasferire quanto più possibile il peso a prua.	F	chiudere immediatamente la presa a mare del raffreddamento motore ed intercettare la linea di alimentazione.	F	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.	V	1.3.8-2	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
393		Quale accorgimento sarà opportuno adottare in caso di tempesta proveniente dalla terra ferma?	appennellare l'ancora.	F	dirigersi in sicurezza verso la costa ove il moto ondoso è più attenuato.	V	prendere il mare solo al giardinetto.	F	1.3.8-3	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
394		Quale accorgimento sarà opportuno adottare in caso di tempesta proveniente dal mare?	si cercherà di prendere il mare in poppa.	F	condurre l'unità navale alla cappa.	V	trasmettere via radio apposito messaggio di soccorso diretto alle unità navali presenti nelle vicinanze.	F	1.3.8-4	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
395		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?	controllare il livello di carburante nel serbatoio.	F	aumentare la velocità.	F	ridurre opportunamente la velocità.	V	1.3.8-5	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
396		Navigando in presenza di nebbia fitta, quali fattori possono indicare la possibile vicinanza della costa?	aumento della corrente di superficie e brusca riduzione della temperatura dell'acqua.	F	mutamento del colore dell'acqua ed il fragore dei frangenti.	V	forti escursioni di marea e repentino abbassamento della temperatura delle acque.	F	1.3.8-6	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
397		A quale funzione assolve il sistema DSC (Digital Selective Calling) installato su alcune tipologie di apparati radio?	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.	F	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.	F	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.	V	1.3.8-7	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
398		Navigando a motore con mare molto mosso:	di poppa, sfrutto la spinta delle onde per aumentare la velocità di fuga.	F	faccio il possibile per non prendere le onde al traverso.	V	di prora, cerco di tagliare le onde esattamente con la prua.	F	1.3.8-8	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
399		Per attenuare l'impatto con l'onda formata:	è necessario prendere l'onda al traverso.	F	è necessario tagliare la cresta esattamente con la prua perpendicolare all'onda.	F	è opportuno puntare leggermente verso la cresta, per poi allontanarsene quando la barca scende nel cavo dell'onda.	V	1.3.8-9	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
400		In navigazione con onda di poppa:	si tiene il trim positivo (elica più sollevata) per alzare la prua e limitare i colpi sull'onda.	V	si tiene il trim neutro, per non alterare l'assetto della barca.	F	si tiene il trim negativo, (elica più immersa) per alzare la prua e limitare i colpi sull'onda.	F	1.3.8-10	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
401		In merito alla regolazione dei flaps, con moto ondoso contrario è opportuno:	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.	V	tenerli più o meno alzati, secondo la tipologia di scafo, per aiutare ad alzare la prua e favorire il passaggio sull'onda.	F	disattivarli, poiché si tratta di dispositivi da usare solo con mare piatto.	F	1.3.8-11	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
402		In merito alla regolazione dei flaps, con mare formato di poppa, è opportuno:	disattivarli, poiché si tratta di dispositivi da usare solo con mare piatto.	F	tenere i flaps abbassati, per consentire alla prua di alzarsi sull'onda.	F	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.	V	1.3.8-12	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
403		Normalmente, quando l'indicatore del flap è sullo zero, ciò significa:	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.	V	che è regolato per alzare la prua sull'acqua.	F	che è regolato per abbassare la prua sull'acqua.	F	1.3.8-13	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
404		In merito alla regolazione dei flaps, è possibile affermare:	che possono essere regolati solo in maniera identica.	F	che generalmente possono essere regolati in maniera indipendente, così da poter variare non solo la regolazione della prua, ma anche l'equilibrio trasversale.	V	che se regolati in maniera indipendente possono compromettere l'equilibrio dell'unità.	F	1.3.8-14	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
405		Alzando il flap sinistro o abbassando il flap destro, si ottiene:	di inclinare lo scafo verso il lato dritto.	V	di inclinare lo scafo verso il lato sinistro.	F	di abbassare la prua.	F	1.3.8-15	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
406		Lo "stacco di sicurezza" è:	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.	V	il "cordone ombelicale" della cintura di sicurezza con cui ci si assicura allo scafo.	F	la valvola di chiusura del carburante.	F	1.3.8-16	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
407		Improvvisamente la visibilità diviene scarsa:	si emette un segnale acustico prolungato ogni 2 minuti.	F	si rallenta, si accendono i fanali e si emettono i segnali prescritti.	V	ci si deve fermare.	F	1.3.8-17	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
408		Stando alla cappa, in quali casi può essere utile l'ancora galleggiante?	mai.	F	quando sottovento a noi c'è una costa vicina.	V	sempre e comunque.	F	1.3.8-18	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
409		Mettersi "alla Cappa", significa prendere il mare:	di prora in modo da saltare la cresta dell'onda.	F	di poppa con motore a un regime tale da far stare l'unità da diporto sempre sulla cresta dell'onda.	F	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.	V	1.3.8-19	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
410		Cos'è la risacca?	onde di riflusso.	V	è condizione che nasce da mare e vento incrociati.	F	è un vento locale di debole intensità.	F	1.3.8-20	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
411		L'ancora galleggiante:	serve a limitare l'intraversamento dell'unità.	V	è una dotazione di sicurezza obbligatoria.	F	serve a individuare un basso fondale.	F	1.3.8-21	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
412		In caso di navigazione in solitario:	avvisare il 1530.	F	indossare la cintura di sicurezza e assicurarsi al ponte.	V	accendere le luci di via anche di giorno.	F	1.3.8-22	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
413		In caso di navigazione con cattivo tempo, qual è il provvedimento da adottare:	si chiudono gli ombrinali.	F	si chiudono oblò, boccaporti e prese a mare, lasciando aperta solo quelle del motore.	V	si chiudono necessariamente le prese a mare del motore.	F	1.3.8-23	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
414		Per attirare l'attenzione di un'altra unità in caso di pericolo:	dopo l'installazione è necessaria un'ispezione dell'Autorità Marittima del luogo ove è stata eseguita l'installazione.	F	si effettua un movimento lento e ripetuto di entrambe le braccia allargate, dall'alto in basso.	V	è necessario il collaudo di un tecnico abilitato appartenente al Ministero dello Sviluppo Economico.	F	1.3.8-24	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
415		Quale affermazione è corretta?	per attirare l'attenzione di notte è possibile usare le boette fumogene.	F	per effettuare una chiamata di soccorso con il VHF è necessario un abbonamento.	F	il 1530 è il numero telefonico di emergenza della Guardia Costiera.	V	1.3.8-25	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo
416		Quale titolo abilita il comandante di un'imbarcazione da diporto ad utilizzare un apparato ricetrasmittente VHF/FM?	il certificato illimitato di radiotelefonista per navi.	F	il certificato limitato di radiotelefonista per naviglio minore.	V	nessun titolo.	F	1.3.9-1	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
417		Cosa è l'indicativo di chiamata?	consente di utilizzare il VHF a bordo di un natante da diporto.	V	consente di utilizzare il VHF a bordo di un'imbarcazione da diporto.	F	consente di utilizzare il VHF a bordo di una nave da diporto.	F	1.3.9-2	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
418		Per installare a bordo un VHF di tipo fisso:	dopo l'installazione è necessaria un'ispezione dell'Autorità Marittima del luogo ove è stata eseguita l'installazione.	F	è richiesto solo di controllare che l'apparato sia omologato.	V	è necessario il collaudo di un tecnico abilitato appartenente al Ministero dello Sviluppo Economico.	F	1.3.9-3	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
419		Il nominativo internazionale consente di:	identificare un natante da diporto non iscritto che sta navigando al di fuori delle acque nazionali.	F	utilizzare l'apparato VHF a bordo di imbarcazioni e navi da diporto.	V	utilizzare l'apparato VHF a bordo di un natante da diporto.	F	1.3.9-4	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
420		Ogni quanto tempo gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo sono sottoposti ad ispezioni ordinarie?	ogni 10 anni.	F	ogni 5 anni.	F	sono esonerati dalle ispezioni ordinarie.	V	1.3.9-5	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
421		In caso di richiesta di soccorso, in che occasione si utilizzano i "razzi a paracadute a luce rossa"?	sempre.	F	solo se sono ben visibili le luci di una nave, di un aeroplano, della costa.	F	se si presume la presenza di una nave, di un aeroplano, della costa.	V	1.3.9-6	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
422		In caso di richiesta di soccorso, in che occasione si utilizzano i "fuochi a mano a luce rossa"?	se sono ben visibili le luci di una nave, di un aeroplano, della costa.	V	se si presume la presenza di una nave, di un aeroplano o della costa.	F	sempre.	F	1.3.9-7	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
423		Quale canale radio VHF/FM è utilizzato per le chiamate di soccorso?	il canale 18.	F	il canale 68.	F	il canale 16.	V	1.3.9-8	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
424		Di norma, i razzi a paracadute a luce rossa, quando sparati in aria raggiungono una quota minima:	di 50 metri.	F	di 100 metri.	F	di 300 metri.	V	1.3.9-9	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
425		La frequenza del Canale 16 è la:	102.5 MHz.	F	099.7 MHz.	F	156.8 Mhz.	V	1.3.9-10	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
426		Chi riceve una richiesta di soccorso:	si occupa di coordinare i soccorsi.	F	si dirige verso il porto più vicino in cerca di aiuto.	F	rilancia la chiamata di soccorso ed eventualmente si adopera per prestare soccorso all'unità in pericolo.	V	1.3.9-11	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
427		Da quale parola è preceduta la chiamata di soccorso?	PAN PAN ripetuta tre volte.	F	SECURITE' ripetuta tre volte.	F	MAYDAY ripetuta tre volte.	V	1.3.9-12	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
428		Da cosa è preceduta la chiamata di urgenza?	la parola MAYDAY ripetuta tre volte.	F	le parole PAN PAN ripetute tre volte.	V	la parola SECURITE' ripetuta tre volte.	F	1.3.9-13	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
429		La procedura per trasmettere correttamente un messaggio di soccorso:	il messaggio di soccorso da trasmettere deve essere preceduto dalla parola SECURITE' e seguito dalla parola MAYDAY.	F	il messaggio di soccorso da trasmettere deve essere preceduto dalla parola MAYDAY ripetuta tre volte.	V	il messaggio di soccorso da trasmettere deve essere seguito dalla parola PAN ripetuta tre volte.	F	1.3.9-14	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
430		Da quale parola è preceduta la chiamata di sicurezza?	dalla parola SECURITE' ripetuta tre volte.	V	dalla parola MAYDAY ripetuta tre volte.	F	dalle parole PAN PAN ripetuta tre volte.	F	1.3.9-15	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
431		Il Mayday va ripetuto durante la chiamata:	1 volta.	F	3 volte.	V	5 volte.	F	1.3.9-16	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
432		L'obbligo del silenzio radio sul canale 16 si ha:	non esiste alcun obbligo.	F	ogni ora,	F	nei primi 3 minuti successivi all'inizio dell'ora intera e della mezz'ora.	V	1.3.9-17	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
433		Il canale 16 sulla banda di frequenza VHF è utilizzabile:	tranquillamente, sempre se non c'è situazione di emergenza.	F	solo in caso di comunicazioni riguardanti la sicurezza.	F	solo per la prima chiamata; per proseguire la comunicazione bisogna poi spostarsi su un altro canale.	V	1.3.9-18	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
434		Nel caso si renda necessario lanciare un MAYDAY via radio:	lo si lancia a intervalli di tre minuti.	F	lo si lancia sulla frequenza di lavoro della stazione radio più vicina	F	si comunicano nell'ordine: nominativo internazionale, coordinate della posizione e tipo di pericolo in corso.	V	1.3.9-19	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
435		Come si impone il silenzio radio col VHF ?	pronunciando la parola SILENCE MAYDAY.	V	pronunciando la parola SECURITÈ.	F	pronunciando la parola PAN PAN.	F	1.3.9-20	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
436		Per le comunicazioni tra barca e barca si possono usare i canali	i canali 16 e 68.	F	i canali 6, 8, 72 o 77.	V	il canale 14.	F	1.3.9-21	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
437		Per le comunicazioni tramite VHF con apparato fisso:	è sempre opportuno usare la potenza massima di emissione di 25 watt, perché il segnale sia sempre chiaro.	F	quando si è a distanza ravvicinata è opportuno utilizzare la potenza ridotta di 1 watt.	V	si deve selezionare sempre la potenza di 1 watt.	F	1.3.9-22	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
438		In tema di VHF, quale tra le seguenti affermazioni è corretta:	tutti gli apparati ricetrasmittenti di bordo delle unità da diporto sono sottoposti a collaudo e a ispezioni ordinarie.	F	il VHF può essere utilizzato solo dal comandante dell'unità da diporto.	F	il comandante dell'unità da diporto è responsabile del corretto utilizzo degli impianti e degli apparati ricetrasmittenti di bordo.	V	1.3.9-23	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
439		Le comunicazioni radio effettuate mediante apparati VHF possono essere effettuate qualora:	le antenne di due stazioni comunicanti sono ubicate ad un'altezza di circa due metri al di sotto della linea dell'orizzonte.	F	le antenne di due stazioni comunicanti sono ubicate al di sopra della linea dell'orizzonte.	V	le antenne di due stazioni comunicanti sono ubicate ad un'altezza di circa un metro al di sotto della linea dell'orizzonte.	F	1.3.9-24	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
440		Qual è di massima la portata dell'apparato VHF per le comunicazioni fra unità navali?	inferiore a 5 miglia nautiche.	F	fra 10 e 20 miglia nautiche	V	circa 30 miglia nautiche.	F	1.3.9-25	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
441		Qual è la portata massima dell'apparato VHF per le comunicazioni tra un'unità navale e le stazioni radio costiere?	circa 40 miglia nautiche.	V	inferiore alle 20 miglia nautiche.	F	circa 150 miglia nautiche.	F	1.3.9-26	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
442		A quale funzione assolve lo squelch di un ricevitore radio?	attenuare il rumore di fondo durante le comunicazioni.	V	rafforzare l'eco del radar installato a bordo.	F	garantire il collegamento sul canale di lavoro restando in ricezione anche sul canale 16.	F	1.3.9-27	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
443		A quale funzione assolve il riflettore radar, installato a bordo delle piccole unità da diporto?	intensificare l'eco di ritorno al radar, permettendo di attenuare i disturbi di origine meteorologica.	F	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.	V	intensificare l'eco di ritorno al radar, permettendo di amplificare i campi magnetici di bordo.	F	1.3.9-28	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
444		Per motivi di sicurezza, quali sono gli intervalli temporali per i quali è vietato effettuare comunicazioni radio?	tra i minuti 00-03 e 30-33 di ogni ora.	V	tra i minuti 03-06 e 33-36 delle ore pari.	F	tra i minuti 00-03 e 30-33 delle ore pari.	F	1.3.9-29	BASE	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	Corretto uso degli apparati radio di bordo e chiamate di soccorso
445		Qual è la sanzione amministrativa prevista per coloro che superano i limiti di velocità previsti per la navigazione negli specchi d'acqua portuali?	il pagamento di una somma da 414 euro a 2.066 euro.	V	il pagamento di una somma da 2775 a 11.017 euro.	F	non è prevista una sanzione pecuniaria.	F	1.4.1-1	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
446		Esiste un limite di velocità per un'unità da diporto in transito all'interno di un porto?	sì, è la velocità minima prima di entrare in planata.	F	no, non esiste.	F	sì, è stabilito dall'Autorità marittima di giurisdizione, generalmente 3 nodi.	V	1.4.1-2	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
447		In quali porti bisogna tenere la dritta sia entrando sia uscendo?	in nessun porto.	F	in tutti, eccetto Genova.	F	nei porti come disciplinato con ordinanza dell'Autorità marittima.	V	1.4.1-3	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
448		In quali porti bisogna dare la precedenza alle unità che escono su quelle che entrano?	in tutti i porti in cui così stabilisca il regolamento dell'Autorità marittima.	V	in tutti i porti.	F	in nessun porto.	F	1.4.1-4	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
449		Entrando in un porto commerciale, privo di attrezzature da diporto, di norma dobbiamo avvisare:	l'Autorità marittima.	V	non dobbiamo avvisare nessuno.	F	il concessionario del servizio di rimorchio.	F	1.4.1-5	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
450		Salvo le ordinanze locali, di norma, in prossimità dell'ingresso di un porto:	diamo precedenza alle manovre delle navi di grande dimensioni.	V	di notte, i fanali in testata ai moli emettono luce fissa verde per via libera.	F	se con scarsa visibilità, segnaliamo la nostra presenza con 2 suoni brevi.	F	1.4.1-6	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
451		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:	si deve cambiare rotta perché si sta andando contro il molo foraneo.	V	ci si deve tenere sulla dritta in modo da non ostacolare l'eventuale uscita di altre unità.	F	è possibile procedere su questa rotta d'ingresso perché non si rilevano unità in uscita.	F	1.4.1-7	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
452		Di giorno come si presenta l'ingresso dell'imboccatura di un porto?	due torrette o colonnine: rossa a sinistra e gialla a dritta.	F	due torrette o colonnine: rossa a sinistra verde a dritta.	V	due torrette o colonnine: verde a sinistra e rossa a dritta.	F	1.4.1-8	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
453	figura 20	Salvo le ordinanze locali, di norma quale delle due imbarcazioni in figura a lato ha il diritto di precedenza?	l'unità A, perché proviene da dritta.	F	l'unità A, perché è in fase di avvicinamento all'imboccatura del porto.	F	l'unità B, perché sta uscendo dal porto.	V	1.4.1-9	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
454		Salvo le ordinanze locali, a che distanza dall'ingresso del porto è buona norma ridurre la velocità di un'imbarcazione da diporto?	dipende dalle dimensioni della nostra unità da diporto.	F	a 1000 metri.	F	a 500 metri.	V	1.4.1-10	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
455		Salvo le ordinanze locali, a quale velocità è buona norma entrare in porto?	4 nodi per le unità a motore e 2 nodi per le unità a vela.	F	3 nodi.	V	in base al tempo, alla visibilità ed alle dimensioni dell'unità, ad una velocità compresa tra 4 nodi e 10 nodi.	F	1.4.1-11	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
456		Salvo ordinanze locali, di norma è possibile entrare in un porto navigando a vela?	sì, ma riducendo la velatura in modo da sviluppare un'andatura ridotta.	F	sì, è sempre possibile.	F	no, non è possibile.	V	1.4.1-12	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
457		Come viene segnalato di notte l'ingresso di un porto?	2 fanali rossi a 800 m dall'ingresso e 2 fanali verdi in prossimità dell'ingresso.	F	2 fanali: verde sulla dritta e rosso sulla sinistra.	V	2 fanali: verde e rosso o verde e bianco sormontati da una luce gialla a lampi.	F	1.4.1-13	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
458		Salvo le ordinanze locali, volendo entrare in porto, verso quale fanale si deve condurre la propria unità?	verso il fanale verde.	V	verso il fanale rosso, in qualsiasi condizioni di moto effettivo.	F	verso il fanale verde o rosso, l'importante è ridurre la velocità e dare la precedenza alle unità in uscita.	F	1.4.1-14	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
459		In uscita dal porto, nel dubbio di non essere visto da altre imbarcazioni, come ci si comporta?	emettendo 5 suoni brevi (segnale di pericolo).	F	emettendo 1 suono prolungato e ascoltando l'eventuale risposta.	V	emettendo 2 suoni lunghi e 2 brevi.	F	1.4.1-15	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
460		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:	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.	V	ha diritto al risarcimento solo se il danno patito sia conseguenza di un urto per contatto fisico diretto di nave contro nave.	F	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.	F	1.4.1-16	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
461		Fatte salve le ordinanze locali, come deve comportarsi l'unità che transita nei 500 metri antistanti l'ingresso del porto?	valgono le normali regole di precedenza.	F	deve dare la precedenze alle unità in entrata e in uscita dal porto.	V	se è a vela ha diritto di precedenza.	F	1.4.1-17	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
462		Per il demanio marittimo non in regime di concessione destinato alla navigazione e al trasporto marittimo, la riserva per gli accosti alle unità da diporto in transito è disciplinata:	con ordinanza del Capo del circondario marittimo competente.	V	dal Prefetto.	F	dal Ministero delle Infrastrutture.	F	1.4.1-18	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
463		Quale affermazione è corretta?	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.	V	è consentita la pesca nell'ambito dei bacini portuali.	F	all'interno dei campi boe è consentito l'ancoraggio.	F	1.4.1-19	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
464		I concessionari delle strutture dedicate alla nautica da diporto devono riservare ormeggi in transito:	per la durata di 24 ore.	F	per la durata di 48 ore.	F	per la durata di 72 ore.	V	1.4.1-20	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
465		Gli ormeggi riservati alle persone con disabilità:	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.	V	non possono mai essere occupati da altra unità.	F	possono essere occupati solo da natanti per trascorrere la notte.	F	1.4.1-21	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti
466		Quale accorgimento deve essere adottato da un'unità navale da diporto a motore in navigazione in prossimità della costa durante la stagione balneare?	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.	V	navigare a una velocità superiore a 10 nodi nella fascia di mare compresa tra i 250 e i 500 metri dalla costa.	F	navigare a una velocità non superiore a 10 nodi nella fascia di mare compresa tra i 50 e i 250 metri dalla costa.	F	1.4.2-1	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
467		A quale distanza minima devono mantenersi le unità navali dalle boe di segnalazione di subacquei, avvistate durante la navigazione?	a una distanza di almeno 50 metri.	F	a una distanza di almeno 20 metri.	F	a una distanza di almeno 100 metri.	V	1.4.2-2	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
468		Quali norme disciplinano i limiti di navigazione dalla costa e le prescrizioni relative all'atterraggio delle unità navali da diporto in spiaggia?	SOLAS e COLREG.	F	ordinanze dei locali Capi di Circondario Marittimo ai sensi dell'art. 81 del Codice della Navigazione.	V	Codice Internazionale dei Segnali e i Portolani.	F	1.4.2-3	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
469		Qual è, di massima, la distanza minima dalle spiagge oltre la quale è possibile circolare, sostare o ancorarsi da parte di un'unità navale?	di massima 500 metri.	F	di massima 1.000 metri.	F	di massima 200 metri.	V	1.4.2-4	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
470		Come sono segnalati i confini degli specchi acquei prospicienti i 200 metri dalla linea di battigia durante la stagione balneare?	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.	F	mediante il posizionamento di gavitelli di colore rosso posti ad una distanza di 50 metri l'uno dall'altro parallelamente alla linea di costa.	V	mediante il posizionamento di gavitelli di colore giallo posti ad una distanza di 100 metri l'uno dall'altro parallelamente alla linea di costa.	F	1.4.2-5	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
471		Come sono segnalati i corridoi di lancio che consentono l'atterraggio e la partenza delle unità sulla spiaggia, durante la stagione balneare?	con gavitelli di colore verde a dritta e rosso a sinistra posti perpendicolarmente alla costa sino a una distanza di 250 metri.	F	con gavitelli di colore giallo o arancione posti perpendicolarmente alla costa sino a una distanza di 250 metri.	V	con gavitelli di colore bianco e rosso posti perpendicolarmente alla costa sino a una distanza di 500 metri.	F	1.4.2-6	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
472		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?	mediante bandiere bianche posizionate sui gavitelli esterni.	V	mediante bandiere rosse posizionate sui gavitelli esterni.	F	mediante bandiere rosse con banda obliqua bianca posizionate sui gavitelli esterni.	F	1.4.2-7	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
473		Oltre ai segnalamenti marittimi previsti dalle norme in vigore, quali segnalamenti marittimi contraddistinguono un'unità navale impiegata in attività subacquee durante le ore diurne?	un pallone bianco sul quale è posta una bandiera di colore arancione.	F	un pallone rosso sul quale è posta una bandiera di colore rosso con diagonale bianca.	V	una bandiera di colore bianco con diagonale rossa.	F	1.4.2-8	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
474		Quale segnalamenti marittimi contraddistinguono un'unità impiegata in attività subacquee durante le ore notturne?	oltre ai segnalamenti marittimi previsti, una luce lampeggiante rossa visibile a 360° a una distanza non inferiore ai 300 metri.	F	oltre ai segnalamenti marittimi previsti, una luce lampeggiante bianca visibile a 360° a una distanza non inferiore ai 300 metri.	F	oltre ai segnalamenti marittimi previsti, una luce lampeggiante gialla visibile a 360° a una distanza non inferiore ai 300 metri.	V	1.4.2-9	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
475		Quale sanzione amministrativa è prevista per coloro che utilizzano un'unità da diporto superando i limiti di velocità previsti?	il pagamento di una somma da 414 euro a 2.066 euro.	V	il pagamento di una somma da 2.066 euro a 4.000 euro.	F	il pagamento di una somma da 414 euro a 818 euro.	F	1.4.2-10	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
476		Durante la stagione balneare, quale percorso devo seguire per raggiungere la riva (posto l'assoluta necessità per motivi di emergenza)?	mi avvicino a lento moto con l'ausilio dei remi e comunque assumendo una rotta in direzione perpendicolare al profilo di costa.	V	uso il tender propulso con il motore fuori bordo e mi muovo a lento moto.	F	uso la moto d'acqua di bordo a lento moto.	F	1.4.2-11	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
477		Un'unità in transito in prossimità di un subacqueo:	modera la velocità e prosegue la navigazione mantenendosi ad una distanza di almeno 100 metri di distanza dal segnale.	V	modera la velocità e prosegue la navigazione mantenendosi ad una distanza di ad almeno 50 metri di distanza dal segnale.	F	accelera per allontanarsi dal segnale sino alla distanza minima di sicurezza prescritta dalla legge che è di 500 metri.	F	1.4.2-12	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
478		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:	attraversare il campo di regata non appena le unità in gara si siano spostate in altro settore della zona di regata.	F	comunicare sul canale 16 VHF l'intenzione di attraversare il campo di gara e attendere istruzioni.	F	modificare il proprio percorso di rotta per mantenersi a debita distanza dai limiti del campo di gara.	V	1.4.2-13	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
479	figura 21	La bandiera A (Alfa) in figura a fianco, prescritta dal Codice Internazionale dei Segnali, è esposta da un'unità per indicare che:	ha imbarcato il pilota del porto.	F	ha un palombaro in immersione.	V	è ferma.	F	1.4.2-14	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
480		Una bandierina rossa con banda diagonale bianca posta su un galleggiante indica la presenza di:	un pericolo isolato.	F	attrezzi di pesca presenti in mare nel raggio di 100 metri dal segnale.	F	un subacqueo in immersione nel raggio di 50 metri dal segnale.	V	1.4.2-15	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
481		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:	non inferiore a 100 metri.	F	non inferiore a 200 metri.	F	non inferiore a 300 metri.	V	1.4.2-16	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
482		I corridoi di lancio sono zone di mare dove:	è possibile lanciarsi in tuffi durante la balneazione.	F	è permesso il lancio e l'atterraggio di natanti da diporto propulsi a motore.	V	è permesso il lancio ma non anche l'atterraggio di natanti propulsi a remi.	F	1.4.2-17	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
483		Si può esercitare l'attività di pesca sportiva con un'unità da diporto?	Sì, entro certi limiti di cattura.	V	Sì, ma esclusivamente con un'unità iscritta.	F	No, assolutamente.	F	1.4.2-18	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
484		La distanza massima intercorrente tra il pescatore subacqueo e la sua boa di segnalazione è pari a:	100 metri.	F	50 metri.	V	150 metri.	F	1.4.2-19	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
485		La moto d'acqua può navigare:	entro mille metri dalla costa.	F	entro 1 miglio dalla costa.	V	entro 2 chilometri dalla costa.	F	1.4.2-20	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
486		La tavola a vela può navigare:	entro 1 miglio dalla costa.	V	entro 2 chilometri dalla costa.	F	entro mille metri dalla costa.	F	1.4.2-21	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
487		I battelli al servizio (tender) dell'unità-madre da diporto possono navigare:	entro 6 miglia dalla costa.	F	entro 1 miglio dalla costa.	F	entro 1 miglio dalla costa o dall'unità madre, ovunque si trovi.	V	1.4.2-22	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
488		Un natante con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati può navigare:	entro 1 miglio dalla costa.	V	entro 2 chilometri dalla costa.	F	entro mille metri dalla costa	F	1.4.2-23	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
489		I natanti comunemente denominati pattini, jole, pedalò, mosconi, ecc., possono navigare:	entro 2 chilometri dalla costa.	F	entro 1 miglio dalla costa.	V	entro 500 metri dalla costa.	F	1.4.2-24	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
490		La navigazione a motore può essere interdetta?	mai.	F	no, non può essere soggetta ad alcuna limitazione.	F	si, per esempio nella fascia di mare prioritariamente riservata alla balneazione.	V	1.4.2-25	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
491		La pesca subacquea sportiva è consentita:	oltre 500 metri dalle spiagge frequentate dai bagnanti.	V	oltre 200 metri dalle spiagge frequentate dai bagnanti.	F	non esistono limiti di distanza.	F	1.4.2-26	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
492		Si può effettuare la pesca subacquea sportiva con fucile nelle ore notturne?	no.	V	sì, se il pescatore è segnalato da una sorgente di luce.	F	sì, purchè in prossimità di un'unità di appoggio.	F	1.4.2-27	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
493		E' possibile l'uso della rete a circuizione per l'esercizio della pesca sportiva con unità da diporto?	sì, per la pesca sportiva in ore notturne.	F	sì, per la pesca sportiva in ore diurne.	F	no, non è possibile.	V	1.4.2-28	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
494		E' possibile praticare la pesca professionale a bordo delle unità da diporto?	no, non è possibile.	V	sì, a seguito di rilascio del previsto permesso di pesca.	F	sì, è possibile.	F	1.4.2-29	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
495		L'esercizio della pesca subacquea sportiva è vietato a distanza inferiore a:	200 metri dalle spiagge frequentate da bagnanti.	F	100 metri dagli impianti fissi di pesca.	V	500 metri dalle navi all'ancora in rada.	F	1.4.2-30	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
496		La pesca subacquea sportiva può essere esercitata con l'uso di apparecchi ausiliari di respirazione?	si, in ogni caso.	F	no, mai.	V	si, ma solo per la raccolta di coralli, molluschi e crostacei.	F	1.4.2-31	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa
497		L'esercizio dell'attività di pesca sportiva (non subacquea) con l'unità da diporto:	è soggetto a limiti di età.	F	è vietato a meno di 500 metri da unità in attività di pesca professionale.	V	non ammette l'uso di fonti luminose notturne, senza alcuna eccezione.	F	1.4.2-32	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Navigazione in prossimità della costa

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
498		Da cosa dipende la resistenza alla trazione di un'ancora?	dalla conformazione del diamante.	F	dal suo peso e, in parte, dalla forma.	V	dalla presenza di spigoli vivi.	F	1.4.3-1	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
499		Quali tra questi fattori dovranno essere tenuti in considerazione prima di dare fondo all'ancora?	il rapporto tra la lunghezza dell'unità navale e le lunghezze di catena da filare in relazione all'altezza minima e massima delle onde.	F	la distanza tra il verricello dell'ancora e il livello medio del mare, nonché l'altezza minima delle onde.	F	la presenza di possibili divieti nonché la situazione meteomarina locale.	V	1.4.3-2	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
500		Quante lunghezze di cima-catena è opportuno filare durante la manovra di ancoraggio?	da 3 a 5 volte il fondale.	V	da 1 a 2 volte il fondale.	F	una quantità di catena prossima alla profondità del fondale..	F	1.4.3-3	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
501		Quando viene utilizzato di massima l'ormeggio su di un ancora o a ruota?	in presenza di condimeteo particolarmente avverse.	F	negli specchi d'acqua caratterizzati da un adeguato spazio libero intorno.	V	con una quantità di catena tale da farla risultare a picco.	F	1.4.3-4	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
502		Quale tipologia di ancoraggio è opportuno adottare, di massima, nei fiumi?	utilizzando due ancore le cui catene siano disposte parallelamente tra loro e affondate in direzione perpendicolare alla corrente.	F	utilizzando due ancore le cui catene creino tra loro un angolo di 180°, affondate nella direzione della corrente.	V	utilizzando una sola ancora la cui catena abbia una lunghezza pari a due volte il fondale.	F	1.4.3-5	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
503		L'ancora a ombrello, con le marre richiudibile, è generalmente è utilizzata:	da piccole unità, tra cui i battelli gonfiabili.	V	da unità di grandi dimensioni.	F	da unità a vela.	F	1.4.3-6	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
504		Quali sono le principali caratteristiche del grappino?	si tratta di un'ancora di piccole dimensioni a otto marre fisse con artigli, utilizzata per ancoraggi di unità navali di grandi dimensioni.	F	si tratta di un'ancora di piccole dimensioni a quattro marre mobili, utilizzata per manovre di affiancamento ad altre unità.	F	si tratta di un'ancora di piccole dimensioni a quattro marre fisse, utilizzata solo per ancoraggi di piccole unità.	V	1.4.3-7	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
505		Quali sono le principali caratteristiche dell'ancora Bruce?	è un'ancora costruita in lega di carbonio dotata di due marre divergenti e semi-mobili.	F	è un'ancora costruita in un'unica marra mobile a forma di martello.	F	è un'ancora costituita da un monoblocco, dotata di una sola marra a forma di ala e priva di altre parti articolate.	V	1.4.3-8	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
506		Le catene dell'ancora utilizzate a bordo delle imbarcazioni sono costituite da maglie aventi forma:	circolare.	F	ellittica.	V	iperbolica.	F	1.4.3-9	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
507		Cosa si intende per "barbotin"?	l'argano utilizzato per agevolare l'issaggio dei pesi a bordo dell'unità navale.	F	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.	V	un verricello utilizzato per tenere le ancore in tensione durante la manovra di ancoraggio.	F	1.4.3-10	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
508		Quale vantaggio offre l'ancoraggio mediante due ancore affocate?	ridurre il campo di giro dell'unità che così assume una configurazione ellittica a differenza dell'ancoraggio a ruota.	V	velocizzare la manovra di ancoraggio dell'unità rispetto all'ancoraggio con una sola ancora.	F	garantire l'ancoraggio di un'unità anche su fondali particolarmente rocciosi.	F	1.4.3-11	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
509		Quali sono le fasi principali che caratterizzano una manovra di ancoraggio?	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.	F	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.	F	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.	V	1.4.3-12	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
510		Quando è opportuno utilizzare la grippia e il grippiale prima di dare fondo all'ancora?	se si è costretti ad ancorare su un fondale roccioso o cosparso di relitti, ove l'ancora può restare incastrata.	V	se si è costretti ad ancorare su un fondo fangoso, ove l'ancora può penetrare molto.	F	se si è costretti ad ancorare su un fondo sabbioso o argilloso ove l'ancora può arare.	F	1.4.3-13	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
511		Com'è costituita una "grippia"?	da una catena formata da maglie ellittiche, di cui un'estremità è vincolata al maniglione dell'ancora e l'altra a un parabordo.	F	da una cima piuttosto sottile, di cui un'estremità è vincolata al diamante dell'ancora mentre l'altra è attestata ad un gavitello.	V	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.	F	1.4.3-14	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
512		Quali accorgimenti devono essere adottati per controllare la corretta tenuta dell'ancora?	è opportuno effettuare delle ispezioni subacquee a intervalli di tempo regolare.	F	è opportuno effettuare dei rilevamenti successivi, mediante di punti cospicui della costa, oppure dei punti nave successivi.	V	scandagliare il fondale a prora e a poppa rispettivamente all'alba e al tramonto.	F	1.4.3-15	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
513		I bracci delle ancore sono denominati:	uncini.	F	bracci.	F	marre.	V	1.4.3-16	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
514		Quando un'ancora fa testa, significa che:	ha fatto presa sul fondo.	V	si è incattivita.	F	si presenta rovesciata sul fondale.	F	1.4.3-17	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
515		Riguardo alla tenuta di un ancoraggio, si può dire che:	il calumo è bene che sia lungo sempre 10 metri.	F	è sempre meglio scegliere un fondale roccioso.	F	l'ancora deve rimanere orizzontale sul fondo, anche se la barca fa forza sul calumo.	V	1.4.3-18	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
516		La parte inferiore, al centro delle marre, di un'ancora è denominata:	unghia.	F	scalmo.	F	diamante.	V	1.4.3-19	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
517		Il termine calumo indica:	che abbiamo finito di calare un'ancora.	F	la profondità della zona ove si vuole dar fondo all'ancora.	F	la parte di catena che viene a trovarsi fuori bordo.	V	1.4.3-20	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
518		Secondo una buona regola marinara, qual è il peso ideale di un'ancora da utilizzare per un'unità di 10 metri?	tra 21 e 25 Kg.	F	tra 10 e 14 Kg.	F	tra 15 e 20 Kg.	V	1.4.3-21	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
519		Un'unità afforcata è quell'unità che:	non riesce a spedare le ancore.	F	ha dato fondo a 2 ancore con calumi aperti a 180 gradi circa.	F	ha dato fondo a 2 ancore con calumi aperti a 45 gradi circa.	V	1.4.3-22	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
520		Nell'ancoraggio alla ruota cosa non è da fare?	dare un calumo adatto alle condizioni meteo.	F	prendere dei rilevamenti di un paio di punti della costa.	F	dar fondo anche da poppa ad un'ancora supplementare.	V	1.4.3-23	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
521		Se un'ancora non tiene, si dice che:	sta arando.	V	fa testa.	F	sta agguantando.	F	1.4.3-24	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
522		Com'è denominata la parte dell'ancora che fa presa sul fondo?	marra.	V	diamante.	F	fuso.	F	1.4.3-25	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
523		La "grippia" è una cima che si lega:	al fuso per regolare l'ancoraggio.	F	al diamante dell'ancora per facilitarne il recupero.	V	all'anello dell'ancora per evitare che l'ancora ari.	F	1.4.3-26	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
524		Per stare alla fonda con mare calmo su un fondale di 16 metri, quanta cima bisogna filare?	almeno 38 metri.	F	almeno 40 metri.	F	almeno 48 metri.	V	1.4.3-27	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
525		Il "ferro" a grappino è:	un gancio per le vele.	F	un ancorotto per piccole imbarcazioni.	V	un tipo di ancora di emergenza.	F	1.4.3-28	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
526		Per stare alla fonda con mare calmo su un fondale di 9 metri, quanta cima bisogna filare?	almeno 21 metri.	F	almeno 15 metri.	F	almeno 27 metri.	V	1.4.3-29	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
527		Per stare alla fonda con mare calmo su un fondale di 5 metri, quanta cima bisogna filare?	almeno 12 metri.	F	almeno 15 metri.	V	almeno 11 metri.	F	1.4.3-30	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
528		Quando un'ancora fa testa, significa che:	ha fatto presa sul fondo.	V	si è staccata dalla catena.	F	non si riesce a salpare.	F	1.4.3-31	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
529		Riguardo alla tenuta di un ancoraggio, si può dire che:	il calumo è bene che sia lungo al massimo due volte il fondale.	F	se il fondo è in pendenza, l'ancora deve essere tirata verso il fondale più profondo.	F	il calumo viene aumentato da 3 a 5 volte il fondale in funzioni delle condizioni meteomarine.	V	1.4.3-32	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
530		La parte inferiore, al centro delle marre, di un'ancora è denominata:	patta.	F	ceppo.	F	diamante.	V	1.4.3-33	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
531		Il termine calumo indica:	che abbiamo finito di calare un'ancora.	F	la profondità della zona ove si vuole dar fondo all'ancora.	F	la lunghezza di cima e/o catena filati per dar fondo all'ancora.	V	1.4.3-34	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
532		Ancorare alla ruota significa:	il giro di 360 gradi intorno all'ancora per rendere efficace il grippiale.	F	il giro di 360 gradi effettuato intorno all'ancora prima di aver dato fondo.	F	la libertà di rotazione di 360 gradi dell'imbarcazione alla fonda.	V	1.4.3-35	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
533		L'ancoraggio utilizzando una sola ancora filata di prora è denominato:	incattivito.	F	alla ruota.	V	appennellato.	F	1.4.3-36	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
534		Di un'ancora si dice che speda se:	ha fatto presa sul fondo.	F	non tiene la presa sul fondo.	V	è sospesa sotto la prua.	F	1.4.3-37	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
535		Le cosiddette ancore appennellate si hanno quando:	per una migliore tenuta in condizioni critiche, al diamante dell'ancora principale viene fissata una seconda ancora, detta "pennello", con una catena di 4-6 metri.	V	si dà fondo a 2 ancore con calumi aperti a 180 gradi circa.	F	si dà fondo a 2 ancore con calumi aperti a 45 gradi circa.	F	1.4.3-38	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
536		Con riferimento all'utilizzo dell'ancora in funzione del fondale, è possibile affermare che:	lunghezza del cavo-catena deve essere sempre superiore a 6 volte il fondale.	F	l'ancora Danforth è ottima su fondali sabbiosi-fangosi.	V	l'ancora Danforth è consigliata sui fondali rocciosi.	F	1.4.3-39	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
537		Con riferimento ai vari tipi di ancore, è possibile affermare che:	la Bruce è la tipica ancora delle navi, passante lo scafo attraverso l'occhio di cubia.	F	la Danforth è adatta allo scoglio.	F	la CQR e la Delta sono tipi di ancora per tutti i fondali.	V	1.4.3-40	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
538		L'ancoraggio in una baia di più unità a murata, è:	sconsigliato perché si è esposti al moto ondoso.	V	consigliato con mare molto mosso.	F	consigliato solo tra barche a motore.	F	1.4.3-41	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
539		La procedura comunemente utilizzata per un coretto ancoraggio è:	dopo aver filato una quantità di cavo-cima pari almeno 3 volte il fondale, si spegne il motore.	F	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.	V	dopo aver filato una quantità di cavo-cima pari alla profondità del fondale, si indietreggia velocemente.	F	1.4.3-42	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
540		La procedura comunemente utilizzata per un coretto ancoraggio è:	dopo aver ingranato la retromarcia, si inizia a calare l'ancora.	F	dopo aver disposto la prua dell'unità al vento, esaurito l'abbrivio, si cala l'ancora.	V	dopo aver filato una quantità adeguata di calumo, si dispone l'unità con prua al vento.	F	1.4.3-43	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
541	figura 22	Nella situazione illustrata di unità alla fonda, dove è più opportuno calare l'ancora?	nel punto A.	F	nel punto B.	F	nel punto C.	V	1.4.3-44	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
542	figura 23	Qual è la posizione corretta per l'ancoraggio nella rada affollata riportata in figura?	quella della barca A, perché più esterna alle altre unità.	F	quella della barca B, perché ha spazio per la ruota.	V	quella della barca C, perché è la più lontana dalle altre unità.	F	1.4.3-45	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
543		In caso di ancoraggio con vento forte, è consigliabile:	iniziare ad ingranare la retromarcia prima di calare l'ancora.	F	calare con prudenza e lentamente l'ancora.	F	filare velocemente una quantità di catena opportuna, allentando il barbotin del verricello salpancora.	V	1.4.3-46	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
544		In caso di vento forte, dovendo dare fondo all'ancora per poi ormeggiarsi di poppa alla banchina, è opportuno:	dare fondo all'ancora leggermente sopravento rispetto al posto barca che si vuole occupare.	V	dare fondo all'ancora leggermente sottovento rispetto al posto barca che si vuole occupare.	F	dare fondo in asse rispetto al posto barca che si vuole occupare.	F	1.4.3-47	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
545		L'ancoraggio in baia di più unità a murata è:	sconsigliato perché si è esposti al moto ondoso.	V	consigliato solo tra barche a vela.	F	consigliato solo tra barche a motore.	F	1.4.3-48	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
546		In tema di ancore, quale affermazione è corretta?	la Bruce è adatta alla Posidonia.	F	la CQR è particolarmente adatta allo scoglio.	F	le ancore a tenuta dinamica, ad esempio Mantus e Ultra, sono adatte a tutti i fondali.	V	1.4.3-49	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
547		In ancoraggio, quale è il calumo, cioè la lunghezza di cavo o catena, minimo da dare rispetto alla profondità del fondale?	1 volte il fondale.	F	6 volte il fondale.	F	3 volte il fondale.	V	1.4.3-50	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
548		Per salpare l'ancora:	si accende il motore e con la marcia non ingranata e si attiva il salpancore.	F	si dà un leggero colpo di marcia avanti per togliere tensione alla catena.	V	si avanza a motore fino al punto in cui è stata calata l'ancora e poi si inizio a recuperare catena.	F	1.4.3-51	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
549		Le caratteristiche dell'ancora Rocna sono:	un'unica marra fissa, a forma di lama concava, dotata di un roll-bar che assicura che non si posi ribaltata sul fondale.	V	quattro marre mobili per essere utilizzata nelle manovre di affiancamento ad altre unità navali.	F	un'unica marra snodata con una forma ad aratro e lama convessa.	F	1.4.3-52	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
550	figura 24	Mi accingo ad ancorare e osservo la situazione rappresentata in figura, ne deduco:	la probabile rotazione a Nord delle unità alla fonda.	F	l'assenza di corrente.	F	la presenza di una corrente sostenuta, di cui devo tener conto in manovra di ancoraggio.	V	1.4.3-53	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ancoraggio
551	figura 24	Mi accingo ad ancorare e osservo la situazione rappresentata in figura, ne deduco.	la rotazione a Est delle unità alla fonda, qualora il vento cessasse.	F	la rotazione verso Sud delle unità alla fonda, qualora il vento cessasse.	F	la rotazione verso Ovest delle unità alla fonda, qualora il vento cessasse.	V	1.4.4-1	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
552		Com'è composto un "corpo morto"?	da un blocco di cemento posato sul fondo marino, a cui viene fissato il maniglione dell'ancora dell'unità.	F	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.	V	dalla parte inutilizzata della catena a bordo dell'unità navale a cui è attestato un maniglione dell'ancora.	F	1.4.4-2	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
553		La manovra di avvicinamento a una boa d'ormeggio si effettua:	facendo procedere l'unità navale a lento moto verso la boa, mantenendo la poppa al vento o alla corrente.	F	facendo procedere l'unità navale a lento moto verso la boa, mantenendo la prora al vento o alla corrente.	V	facendo procedere l'unità navale alla velocità di crociera verso la boa, mantenendo la poppa al vento o alla corrente.	F	1.4.4-3	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
554		Un'unità si dice attraccata, quando:	risulta assicurata alla banchina mediante i cavi d'ormeggio.	V	ha filato un'ancora galleggiante.	F	è ancorata mediante due ancore, a distanza di sicurezza dalla banchina.	F	1.4.4-4	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
555		Quale funzione svolgono principalmente i cavi di ormeggio denominati "spring"?	immobilizzare l'unità dai movimenti in senso longitudinale.	V	garantire un'adeguata immersione media dell'unità navale.	F	garantire un'adeguata altezza di bordo libero.	F	1.4.4-5	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
556		Quale funzione svolgono principalmente i cavi di ormeggio denominati "traversini"?	garantire un'adeguata altezza di bordo libero.	F	non far scostare l'unità navale dalla banchina o da altra imbarcazione affiancata.	V	mantenere costante l'assetto dell'unità navale.	F	1.4.4-6	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
557		Nell'ormeggio con la poppa in banchina, si dispongono le cime di poppa in maniera incrociata:	in presenza di risacca, al fine di evitare che la poppa possa muoversi lateralmente.	V	per mantenere ferma la prua dell'unità.	F	per mantenere costante l'assetto dell'unità.	F	1.4.4-7	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
558		Il "doppino" è una cima di ormeggio:	fatta ruotare attorno alla bitta in banchina per fissare successivamente i due capi alla bitta di bordo.	V	costituita da una coppia di cavi utilizzati per il rimorchio.	F	sono le cime di poppa disposte incrociate.	F	1.4.4-8	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
559		Quale condizione è necessaria affinchè un'unità possa decidere di ormeggiarsi in sicurezza a due boe?	che le due boe siano ubicate una a proravia e l'altra a poppavia dell'unità navale.	V	quando le due boe sono disposte trasversalmente all'unità.	F	quando le due boe sono disposte entrambe a proravia dell'unità.	F	1.4.4-9	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
560	figura 25	In figura a fianco è indicata un'unità all'ormeggio "all'inglese", come sono denominati i cavi di ormeggio indicati dalle frecce?	calumo.	F	mascone.	F	spring.	V	1.4.4-10	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
561	figura 26	Con riferimento al disegno a fianco, con quale tipologia di cavi l'unità è ormeggiata?	spring di poppa e spring di prua.	F	traversino di poppa e traversino di prua.	V	doppini.	F	1.4.4-11	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
562	figura 26	L'unità raffigurata può ritenersi correttamente ormeggiata?	si, perché i due traversini la tengono accostata alla banchina.	F	no, perché senza uno "spring" di prua e uno "spring" di poppa può muoversi lungo l'asse longitudinale.	V	no, perché ha bisogno della "grippia".	F	1.4.4-12	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
563		Lo "spring" è:	nome alternativo delle cime di ormeggio.	F	un cavo opzionale che può essere messo per sicurezza.	F	il cavo d'ormeggio che da prua o dalla poppa dell'imbarcazione corre sulla banchina verso il centro barca, essenziale nell'ormeggio "all'inglese".	V	1.4.4-13	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
564	figura 27	Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va assicurata per prima?	quella sulla bitta B.	F	quella sulla bitta A.	V	è indifferente.	F	1.4.4-14	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
565	figura 28	Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va assicurata per prima?	quella sulla bitta B.	V	quella sulla bitta A.	F	è indifferente.	F	1.4.4-15	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
566	figura 29	Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va liberata per prima volendo lasciare la banchina?	quella sulla bitta B.	V	quella sulla bitta A.	F	è indifferente.	F	1.4.4-16	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
567	figura 30	Nella situazione rappresentata dalla figura a fianco, quale cima di poppa va liberata per prima volendo lasciare la banchina?	quella sulla bitta B.	F	quella sulla bitta A.	V	è indifferente.	F	1.4.4-17	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
568		Il cavo di polipropilene è:	impiegato solo per sagole galleggianti utilizzate per il salvataggio.	V	adatto alle cime di ormeggio.	F	adatto per le manovre delle unità a vela.	F	1.4.4-18	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
569		Il cavo di poliestere è utilizzato:	per le cime di ormeggio.	V	solo per sagole galleggianti utilizzate per il salvataggio.	F	non è utilizzato.	F	1.4.4-19	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
570		La gassa d'amante è un nodo:	utilizzato per unire due cavi aventi diverso diametro.	F	che si usa per accorciare una cima di ormeggio.	F	di grande tenuta, adatto per cavi di ormeggio.	V	1.4.4-20	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
571		Il nodo parlato:	è utile per fissare i parabordi a pulpiti e draglie.	V	si usa per accorciare una cima.	F	adatto per assicurare l'ancora.	F	1.4.4-21	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
572		Cos'è la trappa (o drappa)?	la cima che nei marina unisce la catenaria alla banchina e funge da ormeggio verso il largo.	V	la cima che nei marina unisce la catenaria alla banchina e funge da ormeggio verso poppa.	F	un sinonimo per indicare la grippia.	F	1.4.4-22	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
573		Come avvalersi del "bow truster" intendendo ormeggiarsi in banchina sul proprio lato dritto?	in accosto a sinistra, in modo da favorire la traslazione dell'unità parallelamente alla banchina.	F	in accosto a dritta, in modo da favorire la traslazione dell'unità parallelamente alla banchina.	V	non va mai azionato durante la manovra d'ormeggio.	F	1.4.4-23	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
574		Qual è lo strumento utilizzato per misurare la velocità delle unità?	solcometro.	V	anemometro.	F	ecoscandaglio.	F	1.4.4-24	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
575	figura 31	Dovendo accostare di poppa, con un'unità munita di una sola elica destrorsa, quale manovra conviene:	la manovra n. 1.	F	la manovra n. 2.	V	è indifferente.	F	1.4.4-25	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
576	figura 31	Dovendo accostare di poppa con un'unità munità di una sola elica sinistrorsa, quale manovra conviene rispetto a quelle proposte nelle figure:	la manovra n. 1.	V	la manovra n. 2.	F	è indifferente.	F	1.4.4-26	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
577	figura 32	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:	la posizione 1.	F	la posizione 2.	F	la posizione 3.	V	1.4.4-27	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
578	figura 32	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:	la posizione 1.	F	la posizione 2.	V	la posizione 3.	F	1.4.4-28	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
579		Per effettuare un corretto accosto di poppa alla banchina:	si retrocede perpendicolarmente alla banchina presentando il mascone e correggendo solo col timone.	F	con elica sinistrorsa, si retrocede perpendicolarmente alla banchina presentando il giardinetto di dritta alla banchina.	V	con elica destrorsa, si retrocede perpendicolarmente alla banchina correggendo con il timone a sinistra.	F	1.4.4-29	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
580		L'operazione di avvicinamento a una banchina o a un galleggiante è conosciuta sotto il nome di:	tonneggio.	F	attracco.	V	bordeggio.	F	1.4.4-30	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
581		Per accostarsi di fianco (all'inglese) a una banchina con un'unità dotata di un un'elica destrorsa:	se aziono il motore in marcia indietro avvicino la prua alla banchina.	F	l'unità si muove parallelamente alla banchina.	F	con la banchina a sinistra, si dà marcia indietro con il mascone di sinistra alla banchina, avvicinando la poppa e arrestando l'abbrivio.	V	1.4.4-31	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
582		Volendo ruotare sul posto da fermo, sfruttando contemporaneamente gli effetti evolutivi di elica e timone:	in marcia avanti, non agisce la corrente respinta sul timone.	F	con elica sinistrorsa, in marcia avanti mettiamo il timone a dritta, accostando decisamente a dritta.	V	con elica destrorsa, in marcia indietro mettiamo il timone a dritta.	F	1.4.4-32	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
583		Per assicurare l'unità ad un gavitello, ci si lega:	alla cima sotto il gavitello.	V	all'anello sulla sommità del gavitello.	F	come mi conviene indifferentemente, in quanto sono valide entrambe le soluzioni di cui alle risposte suddette.	F	1.4.4-33	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
584		Come si misura la lunghezza di un rimorchio?	dalla prora del rimorchiatore alla prora dell'ultima unità rimorchiata.	F	dalla poppa del rimorchiatore alla poppa dell'ultima unità rimorchiata.	V	dalla prora del rimorchiatore alla poppa dell'ultima unità rimorchiata.	F	1.4.4-34	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
585		In avvicinamento in una rada, si deve:	tenere il motore con la marcia inserita al minimo dei giri	F	procedere con cautela, se necessario inserendo e disinserendo la marcia per garantire una velocità contenuta	V	non ci sono limiti di velocità	F	1.4.4-35	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
586	figura 33	Nella situazione di vento illustrata, qual è la manovra di approccio alla banchina più corretto?	immagine 1	V	immagine 2	F	immagine 3	F	1.4.4-36	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
587		Navigando all'interno di una rada, si deve tenere conto:	che l'onda formata dalla propria imbarcazione può creare una situazione di disturbo o pericolo per le altre unità all'ancora.	V	che è opportuno transitare sempre in prossimità della poppa delle unità all'ancora.	F	che le manovre effettuate in velocità rendono più evidenti le proprie intenzioni.	F	1.4.4-37	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
588		Relativamente ad un motore fuoribordo, bisogna sapere che:	regolando con il "TRIM" il piede verso l'alto si determina un'elevazione della prora rispetto alla superficie del mare.	V	i cilindri sono raffreddati ad aria.	F	regolando con il "TRIM" il piede verso l'alto si determina un abbassamento della prora rispetto alla superficie del mare.	F	1.4.4-38	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
589		Quando il TRIM è tutto basso si dice che l'assetto è:	tutto in positivo e serve ad alzare la prua con mare formato in poppa.	F	tutto in negativo e serve per dare maggiore spinta iniziale per raggiungere l'assetto di planata.	V	neutrale.	F	1.4.4-39	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
590		Ci troviamo in una condizione di rotta di collisione; di norma, l'unità con diritto di precedenza deve:	accelerare con la propria unità in modo da scapolare quanto prima possibile l'altra unità che ha dato la precedenza.	F	ridurre la velocità.	F	mantenere rotta e velocità costante, accertandosi che l'altra unità dia la precedenza.	V	1.4.4-40	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
591		Come bisogna presentarsi nella manovra per la presa di gavitello?	sopravvento al gavitello.	F	con vento al traverso e gavitello di prora.	F	sottovento al gavitello.	V	1.4.4-41	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
592		L'ancora galleggiante:	serve a limitare l'intraversamento dell'unità.	V	non serve utilizzarla in caso di cattivo tempo.	F	serve a recuperare a bordo l'ancora incattivita.	F	1.4.4-42	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
593		L'ancora galleggiante:	è utilizzata in assenza di deriva e scarroccio.	F	è adatta all'utilizzo in prossimità della costa sottovento.	V	non è adatta con profondità del mare troppo elevate.	F	1.4.4-43	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
594		L'utilizzo dell'ancora galleggiante è vantaggioso in caso di:	profondità troppo elevate e in assenza di deriva e scarroccio.	F	profondità troppo elevate e in presenza di scarroccio.	V	profondità troppo elevate e in presenza di deriva.	F	1.4.4-44	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
595		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:	laterale dell'unità stessa.	F	trasversale dell'unita stessa.	F	orizzontale dell'unità stessa.	V	1.4.4-45	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
596		In generale il solcometro (comunemente detto anche log):	fornisce il dato di velocità e di cammino percorso in un dato tempo.	V	misura il solco lasciato dalla carena della nave nel suo moto in avanti.	F	è un contachilometri percorsi che li trasforma in miglia.	F	1.4.4-46	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
597		Lo scandaglio elettronico è denominato:	solcometro.	F	ecoscandaglio.	V	elettro-scandaglio.	F	1.4.4-47	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
598		Quando il dato della velocità fornito dal solcometro (comunemente detto anche log) non è attendibile:	in caso di presenza di vento.	F	in caso di presenza di corrente.	V	non è vero, è sempre attendibile perché tiene conto di deriva e scarroccio.	F	1.4.4-48	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio
599		Il solcometro (comunemente detto anche log) misura la velocità:	propria o propulsiva, cioè quella prodotta dalle eliche.	V	rispetto alla superficie dell'acqua.	F	effettiva, cioè quella rispetto al fondo del mare.	F	1.4.4-49	BASE	MANOVRA E CONDOTTA	Ormeggio e disormeggio

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
600		Un'unità a motore, di lunghezza inferiore a 50 metri, che stia effettuando una normale ordinaria navigazione notturna, deve mostrare (individuare la combinazione corretta):	testa d'albero Bianco, a dritta Verde, a sinistra Rosso, coronamento Giallo.	F	testa d'albero Bianco, a dritta Verde, a sinistra Rosso, coronamento Bianco.	V	testa d'albero Rosso, a dritta Bianco, a sinistra Verde, coronamento Rosso.	F	1.5.1-1	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
601		Un peschereccio intento alla pesca a strascico, di giorno mostra:	un bicono con le basi unite.	F	un cono.	F	un bicono con i vertici uniti.	V	1.5.1-2	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
602		Una nave a cuscino d'aria in navigazione dislocante; di notte mostra:	i fanali prescritti per la nave a propulsione meccanica.	V	un fanale giallo a luce fissa visibile a 360 gradi.	F	un fanale giallo lampeggiante visibile a 360 gradi.	F	1.5.1-3	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
603		Il settore visibile del fanale di coronamento è ampio:	112.5 gradi.	F	135 gradi.	V	225 gradi.	F	1.5.1-4	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
604		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?	22°,5.	F	112°,5.	V	135°.	F	1.5.1-5	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
605		Un'imbarcazione da diporto, in navigazione notturna entro 3 miglia dalla costa, cosa può utilizzare per segnalare la sua posizione in sostituzione dei fanali regolamentari?	una torcia di sicurezza a luce bianca.	V	fanale in testa d'albero con luce di colore rosso.	F	fuochi a mano a luce rossa, da usare all'occorrenza.	F	1.5.1-6	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
606		Il fascio luminoso del fanale di coronamento in navigazione notturna è:	ampio 135 gradi verso prora, centrato sull'asse longitudinale.	F	ampio 135 gradi verso poppa, centrato sull'asse longitudinale.	V	ampio 225 gradi verso poppa, centrato sull'asse longitudinale.	F	1.5.1-7	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
607		I fanali laterali hanno un settore di visibilità ampio:	112,5 gradi misurati a partire dall'asse longitudinale dell'unità verso proravia a dritta e a sinistra.	F	112,5 gradi misurati a partire dall'asse longitudinale dell'unità verso poppavia a dritta e a sinistra.	V	122,5 gradi misurati a partire dall'asse longitudinale dell'unità verso poppavia a dritta e a sinistra.	F	1.5.1-8	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
608	figura 34	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?	un'unità che procede contemporaneamente a vela e a motore.	V	un'unità da diporto intenta alla pesca sportiva.	F	un'unità che non governa, con abbrivio.	F	1.5.1-9	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
609		Una nave all'ancora di giorno deve mostrare:	un pallone nero.	V	un cilindro a prora.	F	un cono a prora con il vertice in alto.	F	1.5.1-10	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
610		La luce di un fanale di testa d'albero è di colore:	verde.	F	rosso.	F	bianco.	V	1.5.1-11	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
611		Il secondo fanale in testa d'albero ha un settore di visibilità di:	225 gradi orientato verso poppa, centrato sull'asse longitudinale.	F	225 gradi orientato verso prora, centrato sull'asse longitudinale.	V	135 gradi orientato verso prora, centrato sull'asse longitudinale.	F	1.5.1-12	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
612		L'unità intenta alla pesca, quando è in navigazione, deve lasciar libera la rotta:	all'imbarcazione da diporto.	F	all'unità propulsa a vela.	F	a una nave che non governa.	V	1.5.1-13	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
613		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?	in alcuni casi.	F	quando a bordo c'è necessità di rientrare in porto.	F	mai.	V	1.5.1-14	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
614		Quali unità da diporto al posto dei fanali regolamentari di navigazione possono utilizzare di notte una torcia bianca?	le unità da diporto che navigano con velocità inferiore a 10 nodi.	F	i natanti da diporto a motore di lunghezza fuori tutto inferiore a 7.5 metri.	F	i natanti da diporto a vela di lunghezza inferiore a 7 metri.	V	1.5.1-15	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
615		Un'unità a propulsione meccanica in navigazione deve lasciare libera la rotta ad una unità che non governa?	sì, sempre.	V	solo se l'unità che non governa si trova a dritta.	F	no, in nessun caso.	F	1.5.1-16	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
616		La luce del fanale di coronamento di un'unità a rimorchio è di colore:	giallo.	F	bianco.	V	rosso.	F	1.5.1-17	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
617		I fanali mostrati da una nave a motore di lunghezza uguale o superiore a 50 metri con rimorchio di lunghezza sino a 200 metri:	sono riportati nel Colreg.	V	sono raddoppiati rispetto a quelli ordinari.	F	prevedono una luce lampeggiante gialla.	F	1.5.1-18	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
618		Quali fanali mostra una nave di lunghezza uguale o superiore ai 50 m. che sia incagliata?	i fanali aggiuntivi stabilitl dal Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare - Colreg.	V	una palla nera.	F	una luce lampeggiante gialla.	F	1.5.1-19	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
619		Quali fanali mostra la nave a motore di lunghezza uguale o superiore a 50 metri con rimorchio di lunghezza superiore a 200 metri?	una luce lampeggiante gialla	F	i soli fanali di entrambi le unità.	F	i fanali aggiuntivi sulla nave che rimorchia, come stabilito dal Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare - Colreg.	V	1.5.1-20	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
620		I segnali diurni della nave con manovrabilità limitata, intenta a dragare o in operazioni subacquee sono:	definiti dal Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare - Colreg.	V	suoni emessi a distanza regolare.	F	gli stessi della nave da pesca a strascico.	F	1.5.1-21	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
621		Il rilevamento non cambia e la distanza diminuisce; significa che:	non sussiste alcun pericolo.	F	c'è rischio di collisione con l'altra unità.	V	siamo in rotta raggiungente.	F	1.5.1-22	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
622		I fanali di navigazione devono essere accesi:	al tramonto ed in condizioni di scarsa visibilità.	V	solo di notte.	F	sempre.	F	1.5.1-23	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
623		Una nave rimorchiata, quando in navigazione notturna, mostra:	acceso, solo il fanale di coronamento.	F	accesi, i fanali di via e di coronamento.	V	accesi, i 2 fanali rossi.	F	1.5.1-24	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
624		Quali segnali mostra una nave di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, condizionata dalla propria immersione?	un cono nero con la punta rivolta verso il basso.	F	un fanale lampeggiante rosso.	F	i fanali e i segnali stabiliti dal Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare - Colreg.	V	1.5.1-25	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
625		I fanali regolamentari di navigazione sono prescritti:	solo a navi e imbarcazioni da diporto, sono esclusi i natanti da diporto.	F	in ogni caso, se l'unità viene impiegata in navigazione in ore notturne, conformemente al Regolamento per Prevenire gli abbordi in Mare - Colreg.	V	per l'unità di lunghezza uguale o superiore a 12 metri, qualunque sia l'abilitazione alla navigazione.	F	1.5.1-26	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
626		I fanali di navigazione sono prescritti per le unità da diporto?	sì, per le unità da diporto in navigazione esclusivamente in caso di nebbia.	F	sì, per tutte le unità da diporto in navigazione entro 300 metri dalla costa	F	si, per le unità da diporto in navigazione oltre 1 miglio dalla costa.	V	1.5.1-27	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
627		La portata dei fanali laterali di un'unità di lunghezza uguale o superiore a 12 metri ma inferiore a 50 metri è di:	2 miglia.	V	1,5 miglia.	F	2,5 miglia.	F	1.5.1-28	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
628		Una nave a propulsione meccanica lunga 280 metri, quanti fanali di testa d'albero espone?	2.	V	1.	F	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.	F	1.5.1-29	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
629		L'ampiezza angolare complessiva data dalla somma dei settori di visibilità dei "fanali laterali" è di:	225 gradi verso poppa, centrata sull'asse longitudinale.	F	225 gradi verso prora, centrata sull'asse longitudinale.	V	135 gradi verso poppa, centrata sull'asse longitudinale.	F	1.5.1-30	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
630		La nave può utilizzare i fanali di servizio per illuminare i ponti quando:	si trovi all'ancora.	V	si trovi in navigazione in bassi fondali e vincolata dal proprio pescaggio.	F	si trovi in navigazione in acque ristrette.	F	1.5.1-31	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
631		Un cono aggiuntivo con il vertice verso l'alto è mostrato nella direzione dell'attrezzo dal pescherecciо non a strascico che è in attività con un attrezzo esterno che si estenda più di:	50 metri.	F	150 metri.	V	100 metri.	F	1.5.1-32	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
632	figura 35	I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una nave:	da pesca di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, che è intenta alla pesca a strascico, che dirige a sinistra dell'osservatore.	V	da pesca, di lunghezza inferiore a 50 metri, che è intenta alla pesca non a strascico che dirige a dritta dell'osservatore.	F	a motore che sta mostrando il fianco di dritta e che sta dirigendo a sinistra dell'osservatore.	F	1.5.1-33	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
633		In aggiunta ai fanali prescritti per la nave a propulsione meccanica in navigazione, una nave a cuscino d'aria deve mostrare:	1 fanale giallo, lampeggiante, visibile per tutto l'orizzonte, se l'unità opera in assetto non dislocante.	V	1 fanale giallo, lampeggiante, visibile per tutto l'orizzonte, se l'unità opera in assetto dislocante.	F	indifferentemente dall'assetto, 1 fanale giallo, lampeggiante, visibile esattamente come il fanale di testa d'albero.	F	1.5.1-34	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
634		In navigazione notturna si accendono a bordo:	i fari che illuminano il ponte.	F	le mede regolamentari.	F	i fanali regolamentari.	V	1.5.1-35	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
635		Sulle fiancate di un'unità in navigazione sono accesi i seguenti fanali:	verde a dritta e rosso a sinistra.	V	due fanali di colore bianco.	F	due fanali di colore rosso.	F	1.5.1-36	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
636		In navigazione notturna, un'unità da diporto a motore di lunghezza fuori tutto di 45 metri deve obbligatoriamente mostrare:	sia il fanale bianco di testa d'albero, sia i fanali di via laterali e sia il fanale di coronamento.	V	accendere solo una luce bianca visibile per tutto l'orizzonte.	F	accendere solo il fanale di testa d'albero ed i fanali di via laterali.	F	1.5.1-37	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
637		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?	un fanale di coronamento giallo.	F	un fanale rosso più alto rispetto a quello di testa d'albero e a poppavia del primo, visibile per 360 gradi.	F	un fanale bianco più alto rispetto a quello di testa d'albero e a poppavia, visibile per 225 gradi.	V	1.5.1-38	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
638		Un'unità in navigazione notturna a vela ha l'obbligo di accendere:	fanali di via laterali e fanale di coronamento.	V	fanali di via laterali, 2 fanali ripetitori verdi e fanale di coronamento.	F	fanali di via laterale, fanale di testa d'albero, fanali ripetitori e fanale di coronamento.	F	1.5.1-39	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
639		Il settore di visibilità dei fanali ripetitori (o facoltativi) rosso e verde che mostrano sull'albero alcune unità a vela è di:	è pari a 112,5 gradi.	F	è pari a 360 gradi.	V	è pari a 225 gradi.	F	1.5.1-40	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
640	figura 36	Il fanale rappresentato in figura a fianco indica un'unità:	intenta alla pesca non a strascico, i cui attrezzi si estendono fuoribordo per meno di 150 metri, che dirige verso l'osservatore.	F	intenta alla pesca a strascico, i cui attrezzi si estendono fuoribordo per più di 150 metri, che dirige verso l'osservatore.	F	intenta alla pesca non a strascico, i cui attrezzi si estendono fuoribordo per più di 150 metri, che dirige verso l'osservatore.	V	1.5.1-41	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
641	figura 37	Il fanale rappresentato in figura a fianco indica un'unità:	di lunghezza inferiore a 50 metri, intenta alla pesca a strascico, che dirige verso l'osservatore.	V	di lunghezza inferiore a 50 metri, intenta alla pesca non a strascico, che dirige verso l'osservatore.	F	a vela con i fanali facoltativi d'albero che dirige verso l'osservatore.	F	1.5.1-42	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
642	figura 38	I fanali rappresentati in figura a fianco indicano un'unità:	a motore di lunghezza uguale o superiore a 50 metri che mostra la dritta.	F	a motore di lunghezza inferiore a 50 metri che mostra la dritta.	V	a vela che mostra la dritta.	F	1.5.1-43	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
643	figura 39	I fanali rappresentati in figura a fianco indicano un'unità:	a motore, di lunghezza inferiore a 50 metri, che mostra la prora.	F	a vela, che mostra la prora.	F	a motore, di lunghezza inferiore a 20 metri, che mostra la prora.	V	1.5.1-44	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
644	figura 40	I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una imbarcazione:	a propulsione meccanica, con fanali facoltativi.	F	condizionata dalla propria immersione.	F	a vela con fanali facoltativi, che mostra la poppa.	V	1.5.1-45	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
645		Una nave pilota mostra:	una palla nera.	F	un fanale lampeggiante rosso.	F	i fanali e i segnali stabiliti dal Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare - Colreg.	V	1.5.1-46	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
646	figura 41	Il fanale rappresentato in figura a fianco indica una:	nave da pesca non a strascico, senza abbrivio in attesa sul punto.	F	nave pilota, senza abbrivio.	F	nave a vela che mostra la sinistra.	V	1.5.1-47	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
647	figura 42	I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una:	nave da pesca a strascico, senza abbrivio.	F	nave da pesca non a strascico, senza abbrivio.	V	nave pilota, senza abbrivio.	F	1.5.1-48	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
648	figura 43	I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una:	nave da pesca non a strascico, con abbrivio, vista sul suo lato dritto.	V	unità navale pilota in navigazione che mostra il suo lato dritto.	F	nave da pesca non a strascico, con abbrivio, avente un attrezzo esterno che si estende orizzontalmente fuoribordo per una distanza superiore a 150 metri.	F	1.5.1-49	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
649	figura 44	I fanali rappresentati in figura a fianco indicano:	un peschereccio, intento alla pesca a strascico, con le reti fuoribordo per meno di 150 metri e che dirige a dritta dell'osservatore.	F	un peschereccio, intento alla pesca non a strascico, con le reti fuoribordo per meno di 150 metri e che dirige a dritta dell'osservatore.	F	un peschereccio, intento alla pesca non a strascico, con le reti fuoribordo per più di 150 metri e che dirige a dritta dell'osservatore.	V	1.5.1-50	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
650	figura 45	Il fanale rappresentato in figura a fianco indica:	un'unità a motore che mostra la dritta.	F	un'unità da pesca a strascico senza abbrivio.	F	un'unità a vela che mostra la dritta.	V	1.5.1-51	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
651	figura 46	I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una nave:	rimorchiata che mostra la sinistra.	F	da pesca a strascico, che mostra la sinistra.	V	a vela, con fanali ripetitori, che mostra la sinistra.	F	1.5.1-52	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
652	figura 47	Il segnale diurno rappresentato in figura a fianco indica:	una nave condizionata dalla propria immersione.	F	una nave con manovrabilità limitata, con un lato ostruito.	F	una nave da pesca che opera con attrezzi non a strascico estesi fuori bordo per più di 150 metri.	V	1.5.1-53	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
653	figura 48	Il segnale diurno rappresentato in figura a fianco indica:	una unità incagliata.	F	una unità alla fonda.	V	una unità che non governa.	F	1.5.1-54	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
654	figura 49	Il segnale diurno rappresentato in figura a fianco indica:	una unità incagliata.	F	una unità alla fonda.	F	un'unità a vela che naviga anche a motore.	V	1.5.1-55	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
655		Quando è previsto che i fanali di navigazione devono essere mantenuti accesi?	dalle ore 20:00 alle ore 06:00.	F	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.	V	dalle ore 20:30 alle ore 06:30.	F	1.5.1-56	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
656	figura 50	Quella mostrata in figura:	è una unità alla fonda di lunghezza inferiore a 50 metri.	V	un'unità a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 50 metri in navigazione.	F	un'unità alla fonda di lunghezza superiore a 50 metri.	F	1.5.1-57	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
657	figura 51	Nella figura, di quale unità si tratta?	nave con pilota a bordo, vista di prora.	F	un'unita navale da pesca intenta allo strascico vista di prua.	F	un'unità a vela in navigazione, di lunghezza inferiore a 20 metri, vista di prua.	V	1.5.1-58	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
658	figura 52	Nella figura, di quale unità si tratta?	un'unità a vela in navigazione, di lunghezza pari o superiore a 20 metri, vista di prua.	V	un'unità a motore in navigazione, di lunghezza pari o superiore a 50 metri, vista di prua.	F	un'unità a motore in navigazione, di lunghezza inferiore a 50 metri, vista di prua.	F	1.5.1-59	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
659		Un'unità di lunghezza inferiore a 50 metri, che pesca a strascico, con abbrivio, quali segnali diurni deve mostrare?	due coni con i vertici uniti in linea verticale l'uno sull'altro.	V	due coni con i vertici opposti in linea verticale l'uno sull'altro.	F	due palloni uniti in linea verticale l'uno sull'altro.	F	1.5.1-60	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
660		Quali fanali deve mostrare un'unità a vela di lunghezza superiore a 20 metri in navigazione?	un unico fanale combinato che assolva le funzioni di fanale di coronamento e di rimorchio.	F	i fanali laterali e il fanale di poppa.	V	il fanale di testa d'albero e il fanale di poppa. Questi possono essere combinati tra loro in unico fanale.	F	1.5.1-61	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
661		L'elenco completo dei fanali mostrati dalle navi è indicato:	negli Avvisi ai Naviganti.	F	nel Colreg.	V	nel Codice della nautica da diporto.	F	1.5.1-62	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
662	figura 53	I fanali rappresentati in figura a fianco indicano una nave:	da pesca di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, che è intenta alla pesca a strascico, che dirige a sinistra dell'osservatore.	F	da pesca, di lunghezza inferiore a 50 metri, che è intenta alla pesca non a strascico che dirige a dritta dell'osservatore.	F	a motore, di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, che sta dirigendo a sinistra dell'osservatore.	V	1.5.1-63	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
663	figura 54	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?	ciascuna di esse accosta a dritta.	V	l'unità di sinistra accosta a dritta, cedendo il passo all'altra nave.	F	accostano dallo stesso lato per compiere un giro intero e ritornare sulla propria rotta.	F	1.5.2-1	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
664		Qual è la norma che disciplina la materia degli abbordi in mare?	il Codice della Navigazione e il suo Regolamento di esecuzione.	F	le Ordinanze emanate dalla Autorità Marittima.	F	il Regolamento Internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, noto come COLREG '72.	V	1.5.2-2	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
665		Ai sensi della COLREG '72, cosa indica l'espressione "*visibilità ridotta*"?	ogni condizione in cui la visibilità è ridotta da nebbia, bruma, caduta di neve, violenti acquazzoni, tempeste di sabbia o qualsiasi altro evento simile.	V	ogni condizione in cui la visibilità risulta inferiore a 12 miglia nautiche.	F	ogni condizione in cui è necessario utilizzare i sistemi di ausilio alla navigazione (es. radar ed ecoscandaglio).	F	1.5.2-3	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
666		Ogni manovra intrapresa allo scopo di evitare una collisione, se le circostanze del caso lo permettono, deve essere eseguita:	con decisione e ampio margine di tempo e con il dovuto rispetto all'osservanza delle buone regole dell'arte marinara.	V	solo quando le due unità seguono rotte opposte.	F	solo quando le due unità sono raggiungenti.	F	1.5.2-3	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
667		Ogni cambiamento di rotta e/o di velocità atto ad evitare una collisione, se le circostanze del caso lo consentono, deve:	essere eseguito in più e successive brevi variazioni per non creare timore all'altra unità navale che la osserva visualmente o con il radar.	F	essere effettuato con successive variazioni non superiori a 5° di rotta o di 1 nodo di velocità.	F	essere abbastanza ampio da risultare evidente all'altra unità navale che la osserva visualmente o con il radar.	V	1.5.2-4	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
668		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?	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.	V	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.	F	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.	F	1.5.2-5	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
669		Quando due unità a vela si avvicinano una all'altra prendendo il vento da lati diversi, così da correre il rischio di una collisione:	l'unità che ha la maggiore superficie velica deve lasciare libera la rotta all'altra.	F	l'unità che ha il vento sulla sua dritta deve lasciare libera la rotta all'altra.	F	l'unità che ha il vento sulla sua sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra.	V	1.5.2-6	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
670		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:	l'unità che è sopravento deve lasciare libera la rotta a quella che è sottovento.	V	l'unità che è sottovento deve lasciare libera la rotta a quella che è sopravento.	F	l'unità che ha la maggiore superficie velica deve lasciare libera la rotta al'altra.	F	1.5.2-7	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
671		Quale affermazione è corretta?	un'unità che ha difficoltà di manovra deve lasciare libera la rotta ad un'unità navale che non governa.	V	un'unità che ha difficoltà di manovra deve lasciare libera la rotta ad un'unità a vela.	F	un'unità navale che ha difficoltà di manovra deve lasciare libera la rotta ad un'unità navale impegnata in operazioni di pesca.	F	1.5.2-8	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
672		Per quanto concerne la situazione di rotte incrociate, implicanti un pericolo di collisione, tra due unità a propulsione meccanica:	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.	F	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.	V	l'unità che vede l'altra sulla propria dritta deve incrementare la propria velocità e garantire un adeguato servizio di vedetta.	F	1.5.2-9	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
673		In caso di visibilità limitata:	ogni unità deve procedere a una velocità di sicurezza relativa alle circostanze del momento e alle condizioni di visibilità.	V	ogni unità deve procedere ad una velocità di crociera non inferiore ai 10 nodi e con il servizio di vedetta attivato.	F	ogni unità deve procedere a una velocità di crociera non inferiore agli 8 nodi e con il servizio di vedetta attivato.	F	1.5.2-10	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
674		Per quanto concerne l'ambito di applicazione delle regole relative ai fanali:	dal tramonto al sorgere del sole le unità non devono mostrare nessun altra luce che possa essere confusa con i fanali prescritti dal COLREG.	V	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.	F	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.	F	1.5.2-11	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
675		Per quanto concerne l'ambito di applicazione delle regole relative ai fanali:	in caso navigazione in prossimità di bassi fondali i fanali prescritti dal COLREG devono obbligatoriamente essere esposti anche dal sorgere del sole al tramonto.	F	in caso 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.	F	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.	V	1.5.2-12	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
676		Di quale apparecchiatura per i segnali sonori deve essere munita un'unità di lunghezza inferiore a 12 metri?	Non sussiste un obbligo, sotto i 12 metri l'unità deve essere fornita di un mezzo in grado di produrre un efficace segnale sonoro.	V	un fischio.	F	una campana.	F	1.5.2-13	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
677		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?	può utilizzare un suono continuo emesso da qualsiasi apparecchiatura per segnali da nebbia.	V	può compiere tre accostate a dritta e tre a sinistra.	F	può compiere un'intera curva di evoluzione, accostando esclusivamente a dritta, per ritornare in prossimità del punto di partenza.	F	1.5.2-14	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
678	figura 55	Quale delle due unità a vela è tenuta a lasciare libera la rotta all'altra?	l'unità B, che prende il vento sulla dritta, deve lasciare libera la rotta all'unità A.	F	entrambe mantengono la rotta inalterata.	F	l'unità A, che ha il vento sulla sinistra, deve lasciare libera la rotta all'unità B.	V	1.5.2-15	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
679	figura 56	Prendendo il vento dallo stesso lato, quale delle due unità a vela è tenuta ha lasciare libera rotta all'altra?	l'unità A, che è sopravvento, deve lasciare libera la rotta all'unità B, che è sottovento.	V	l'unità B, che è sopravvento, deve lasciare libera la rotta all'unità A, che è sottovento.	F	entrambe mantengono la rotta inalterata.	F	1.5.2-16	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
680		La "nave raggiungente" si riconosce di notte perchè:	mostra un fanale rosso visibile per tutto l'orizzonte.	F	mostra sempre un fanale giallo di coronamento.	F	si trova nel raggio del fanale di coronamento di quella che la precede.	V	1.5.2-17	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
681		Si è in presenza di rotta di collisione, in caso di rotte convergenti, quando:	il rilevamento aumenta.	F	il rilevamento diminuisce.	F	il rilevamento rimane costante e la distanza diminuisce.	V	1.5.2-18	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
682		Una unità, raggiungente un'altra unità:	deve lasciare libera la rotta alla nave raggiunta.	V	deve segnalare l'intenzione di voler sorpassare e la nave raggiunta è obbligata a cedere la rotta.	F	deve emettere 4 suoni brevi.	F	1.5.2-19	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
683		In presenza di nebbia, che segnali sonori deve emettere una nave a motore in navigazione con abbrivio?	2 fischi brevi ad intervalli non superiori a 2 minuti.	F	1 fischio prolungato ad intervalli non superiori a 2 minuti.	V	2 fischi prolungati ad intervalli non superiori a 2 minuti.	F	1.5.2-20	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
684		Una nave a propulsione meccanica in navigazione segnala, ad altre unità in vista, un'accostata a dritta con:	1 suono breve emesso con un fischio.	V	1 suono breve ed 1 suono prolungato emessi con un fischio.	F	2 suoni brevi emessi con un fischio.	F	1.5.2-21	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
685		Una unità raggiungente che emette 2 segnali sonori prolungati e 2 brevi, sta segnalando all'unità raggiunta che ha l'intenzione di:	superarla sulla sinistra.	V	non superarla.	F	superarla sulla dritta.	F	1.5.2-22	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
686		Una nave a propulsione meccanica che si trovi in navigazione, come segnala un'accostata a sinistra?	con 2 suoni brevi emessi con il fischio.	V	con 2 suoni prolungati emessi con il fischio.	F	con 1 suono breve ed 1 prolungato emessi con il fischio.	F	1.5.2-23	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
687		L'unità intenta alla pesca, quando è in navigazione, deve lasciar libera la rotta:	all'imbarcazione da diporto.	F	all'unità propulsa a vela.	F	a una nave con manovrabilità limitata.	V	1.5.2-24	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
688	figura 57	In figura a fianco sono rappresentate due unità da diporto propulse a motore: quale delle due ha il dovere di manovrare?	l'unità A accosta a dritta e passa a poppa della B.	V	l'unita B accosta a dritta e passa a poppa della A.	F	accostano a dritta entrambe.	F	1.5.2-25	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
689		Una draga intenta a dragare è considerabile come una:	nave con manovrabilità limitata.	V	nave condizionata dalla sua immersione.	F	nave che non governa.	F	1.5.2-26	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
690		Il rilevamento non cambia e la distanza diminuisce; significa che:	ci si sta allontanando dall'altra unità.	F	c'è rischio di collisione con l'altra unità.	V	si naviga su rotte parallele rispetto all'altra unità.	F	1.5.2-27	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
691		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:	tale barca si allontani a distanza di manovra.	F	tale barca esegua un accosto a sinistra.	V	tale barca mi sorpassi sulla dritta.	F	1.5.2-28	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
692		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):	nell'ordine: nave che non governa, nave con manovrabilità limitata, nave intenta a pescare, nave a vela.	V	nell'ordine: nave con manovrabilità limitata, nave intenta a dragare, nave intenta a pescare, nave a vela.	F	nell'ordine: nave con manovrabilità limitata, nave intenta a posare cavi sottomarini, nave intenta a pescare, nave a vela.		1.5.2-29	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
693		Constatiamo che esiste il rischio di collisione con un'altra unità se:	si rileva l'altra nave in rotta opposta a poppavia del traverso.	F	diminuisce la distanza tra le due navi con rotte opposte e il rilevamento polare scade.	F	in caso di rotte opposte, il rilevamento polare non cambia e la distanza diminuisce.	V	1.5.2-30	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
694	figura 58	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?	l'unità A perché ha le mura a dritta e si trova a dritta dell'unità B.	F	l'unità B.	V	l'unità A, se proviene da dritta.	F	1.5.2-31	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
695	figura 59	Quale, tra due unità a vela A e B in figura, le cui rotte si incrociano, ha il diritto di precedenza?	l'unità A.	V	l'unità B, perchè ha il vento sulla sinistra.	F	l'unità B, perché è mure a dritta.	F	1.5.2-32	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
696		I fanali di navigazione sono prescritti per le unità da diporto?	sì, per le unità da diporto in navigazione oltre 6 miglia dalla costa.	F	sì, per tutte le unità da diporto (natanti, imbarcazione e navi) indipendentemente dal tipo di navigazione effettuata.	F	si, per le unità da diporto in navigazione oltre 1 miglio dalla costa.	V	1.5.2-33	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
697		La portata dei fanali laterali di un'unità di lunghezza uguale o superiore a 12 metri ma inferiore a 50 metri è di:	2 miglia.	V	1 miglio.	F	3 miglia.	F	1.5.2-34	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
698		Una unità di lunghezza superiore a 20 metri, alla fonda con nebbia, per segnalare la sua presenza emette:	2 suoni prolungati e 2 suoni brevi.	F	2 suoni prolungati e 1 suono breve.	F	rapidi suoni di campana per cinque secondi ad intervalli non superiori a un minuto.	V	1.5.2-35	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
699		La campana da nebbia è obbligatoria per le unità che siano di lunghezza uguale o superiore a:	7 metri.	F	12 metri.	V	10 metri.	F	1.5.2-36	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
700		Una nave in navigazione che intende sorpassare sulla sinistra un'altra unità emette i seguenti segnali sonori:	4 suoni brevi ogni 5 minuti.	F	2 suoni prolungati e 2 suoni brevi.	V	2 suoni brevi.	F	1.5.2-37	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
701		L'abbrivo o abbrivio è:	è un'andatura esclusivamente a vela; i motori vengono spenti.	F	il moto che rimane quando si disinnesca l'invertitore del motore o si sventano le vele.	V	un'andatura a lento moto.	F	1.5.2-38	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
702		Due unità a motore che navighino con rotte di collisione (non opposte):	entrambe accostano a dritta per poi riprendere la propria navigazione una volta cessato il pericolo.	F	l'unità che proviene da sinistra accosta sulla propria dritta e quindi passa di poppa all'altra unità.	V	l'unità che proviene da dritta accosta sulla propria sinistra e quindi passa di poppa all'altra unità.	F	1.5.2-39	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
703		In caso di nebbia, un'unità:	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.	F	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.	V	che non governa, deve emettere ogni minuto 1 suono prolungato o rapidi suoni di campana per cinque secondi.	F	1.5.2-40	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
704		Sulle fiancate di un'unità in navigazione sono accesi i seguenti fanali:	verde a dritta e rosso a sinistra.	V	in funzione del tipo di unità di diporto, rileviamo: verde a dritta o a sinistra e rosso a dritta o a sinistra.	F	verde a sinistra e rosso a dritta.	F	1.5.1-64	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
705		In navigazione notturna, un'unità da diporto a motore di lunghezza fuori tutto di 45 metri deve obbligatoriamente mostrare:	sia il fanale bianco di testa d'albero, sia i fanali di via laterali e sia il fanale di coronamento.	V	accendere solo i fanali di via laterali ed il fanale di coronamento.	F	accendere solo il fanale di testa d'albero ed i fanali di via laterali.	F	1.5.1-65	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
706		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?	una seconda serie di fanali laterali disposti più a proravia dei primi.	F	un fanale bianco più alto rispetto a quello di testa d'albero e a poppavia del primo, visibile per 360 gradi.	F	un fanale bianco più alto rispetto a quello di testa d'albero e a poppavia, visibile per 225 gradi.	V	1.5.1-66	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni
707		Un'unità in navigazione notturna a vela ha l'obbligo di accendere:	fanali di via laterali e fanale di coronamento.	V	fanali di via laterali, 2 fanali ripetitori verde sopra e rosso sotto visibili per 360 gradi e fanale di coronamento.	F	fanali di via laterale, fanale di testa d'albero, fanali ripetitori e fanale di coronamento.	F	1.5.1-67	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Fanali e segnali diurni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
708		Il pericolo di collisione tra due unità può sussistere se:	navigano a velocità differenti.	F	si mostrano fiancate opposte.	V	si mostrano la stessa fiancata.	F	1.5.2-41	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
709		Sussiste pericolo di collisione tra due unità se:	tramite dei rilevamenti successivi si possa stabilire la simultaneità di transito per lo stesso punto.	V	le due unità si mostrano gli stessi fanali (di notte).	F	le due unità navigano a velocità uguali.	F	1.5.2-42	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
710		Sono al comando dell'unità non avente diritto di precedenza ed è certo il pericolo di collisione: che fare?	aspetto che manovri l'altra unità.	F	accelero per cercare di precedere l'altra unità.	F	attuo la manovra per dare la precedenza.	V	1.5.2-43	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
711		Fra tre unità da diporto a motore, ha diritto di precedenza quella:	che si trova tra le altre due.	F	che viene da dritta.	V	più lenta.	F	1.5.2-44	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
712		Una unità viene definita "nave raggiunta" quando:	mostra il settore di coronamento alla nave raggiungente.	V	espone di notte il fanale rosso laterale.	F	è più lenta di un'altra.	F	1.5.2-45	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
713		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:	l'unità più grande perché si presenta con maggior difficoltà di manovra rispetto all'unità più piccola.	F	nessuna; devono manovrare entrambe sulla propria sinistra.	F	nessuna; devono manovrare entrambe sulla propria dritta.	V	1.5.2-46	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
714		Per stabilire che due unità arrivano contemporaneamente nel “punto di collisione”, è sufficiente:	fare un rilevamento polare dell’altra unità.	F	capire se una delle due è più veloce.	F	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.	V	1.5.2-47	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
715		Il segnale sonoro "2 suoni prolungati seguito da 1 breve", indica:	che una nave è in difficoltà di manovra nella nebbia.	F	che intendo sorpassare a dritta.	V	dubbio o pericolo.	F	1.5.2-48	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
716		Il segnale sonoro "1 suono breve", indica:	ho intenzione di accostare a sinistra.	F	macchine indietro.	F	ho intenzione di accostare a dritta.	V	1.5.2-49	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
717		L’intenzione di voler sorpassare è segnalata con:	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).	F	3 suoni brevi (ai quali aggiungerò 1 breve per sorpassare a dritta e 2 brevi per sorpassare a sinistra).	F	2 suoni prolungati (ai quali aggiungerò 1 breve per sorpassare a dritta e 2 brevi per sorpassare a sinistra).	V	1.5.2-50	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
718		Relativamente alle apparecchiature per i segnali sonori:	un'unità di lunghezza inferiore a 12 metri deve comunque essere dotata di qualsiasi mezzo in grado di produrre un efficace segnale sonoro.	V	un'unità di lunghezza inferiore a 12 metri non deve essere dotata di alcun mezzo in grado di produrre un efficace segnale sonoro.	F	entrambe le risposte suddette sono errate.	F	1.5.2-51	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
719		In caso di scarsa visibilità, qual è il segnale sonoro che le unità da diporto a vela devono emettere?	1 suono prolungato e 2 brevi ad intervalli non superiori a due minuti.	V	1 suono prolungato e 3 brevi ad intervalli non superiori a due minuti.	F	2 suoni prolungati e 1 breve ad intervalli non superiori a due minuti.	F	1.5.2-52	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
720		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?	le unità a vela.	F	le unità alla fonda.	F	le unità a motore in navigazione con abbrivio.	V	1.5.2-53	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
721		In navigazione notturna vedo un fanale bianco in direzione della mia prora:	mi allontano perché si tratta sicuramente di una nave incagliata.	F	sto raggiungendo un'altra unità, dovrò quindi darle la precedenza.	V	vengo da dritta, quindi ho diritto di precedenza per cui procederò con rotta e velocità costanti.	F	1.5.2-54	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
722		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:	si aumenta la velocità in modo da evitare sicuramente il pericolo di collisione.	F	si attende che manovri l'unità di minori dimensioni in quanto più manovriera rispetto a quella di maggiori dimensioni.	F	si effettuano dei rilevamenti polari dell'unità B in tempi successivi per valutare la necessità di effettuare la manovra per dare la precedenza.	V	1.5.2-55	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
723		Il Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare prevede che:	per dare la precedenza è necessario accostare a sempre a dritta.	F	in situazioni dubbie il pericolo si considera esistente.	V	in rotta di collisione l'unità più lenta ha diritto di precedenza.	F	1.5.2-56	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
724		Il Regolamento per Prevenire gli Abbordi in Mare prevede che:	la manovra per dare la precedenza sia decisa, tempestiva ed evidente.	V	la manovra per dare la precedenza sia fatta entro 1 miglio dal punti di probabile collisione.	F	la manovra per dare la precedenza sia fatta lentamente in modo da non cogliere di sorpresa l'unità avente diritto di precedenza.	F	1.5.2-57	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
725		La "nave raggiungente" si riconosce di notte perchè:	si trova nel raggio del fanale di via di quella che la precede.	F	raggiunge un'altra nave su una rotta di collisione.	F	si trova nel raggio del fanale di coronamento di quella che la precede.	V	1.5.2-58	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
726	figura 60	Prendendo il vento dallo stesso lato, quale delle due unità a vela è tenuta ha lasciare libera rotta all'altra?	l'unità A, che è sopravvento, deve lasciare libera la rotta all'unità B, che è sottovento.	V	l'unità B, che è sottovento.	F	nessuna delle due.	F	1.5.2-59	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	Prevenire gli abbordi in mare
727		Quali sono gli elementi che influenzano la portata luminosa dei fari?	l'intensità luminosa della luce, la visibilità meteorologica e la sensibilità dell'occhio dell'osservatore.	V	il colore della luce e l'altezza della costruzione.	F	l'altezza dell'unità da diporto.	F	1.5.3-1	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
728		La portata nominale di un faro:	corrisponde alla portata luminosa di una luce riferita ad una atmosfera omogenea in cui la visibilità meteorologica è pari a 10 miglia nautiche.	V	dipende dall'altezza del faro.	F	il colore della luce e l'altezza della costruzione.	F	1.5.3-2	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
729		Quali sono gli elementi che influenzano la portata geografica di un faro?	l'intensità luminosa, la visibilità meteorologica e la sensibilità dell'occhio dell'osservatore.	F	la curvatura della terra, l'altezza della luce e l'elevazione dell'occhio dell'osservatore.	V	il colore della luce e la potenza della lampada.	F	1.5.3-3	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
730		Da cosa è rappresentata la "fase" di un segnalamento marittimo?	dalla frequenza della corrente alternata di alimentazione.	F	da ogni successivo elemento che compone un ciclo di una luce ritmica (lampo, eclissi).	V	dal cavo elettrico che porta la corrente nell'impianto.	F	1.5.3-4	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
731		Cosa si intende per "boa luminosa"?	un segnalamento sottomarino.	F	un segnalamento luminoso galleggiante vincolato al fondo marino.	V	un segnalamento luminoso alla deriva.	F	1.5.3-5	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
732		Cosa segnalano, di massima, le boe luminose?	i limiti delle acque balneabili.	F	i limiti dei canali navigabili, pericoli afferenti la sicurezza della navigazione e specchi acquei di particolare interesse.	V	i corridoi di lancio delle moto d'acqua.	F	1.5.3-6	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
733		La descrizione "Sc.(3)" identifica un segnalamento luminoso:	a luce alternata trifase.	F	pericolo, 3 scogli affioranti.	F	scintillante, a gruppi di 3.	V	1.5.3-7	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
734		La descrizione "Alt. b.r." identifica un segnalamento luminoso:	che indica di fermarsi immediatamente.	F	a lampi brevi di colore rosso.	F	a luce alternata, che mostra alternativamente i colori bianco e rosso.	V	1.5.3-8	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
735		La descrizione "Int.(2)" identifica un segnalamento luminoso:	intermittente, a gruppi di eclissi di 2.	V	in acque internazionali.	F	a luce alternata di due colori diversi.	F	1.5.3-9	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
736		Come si può definire un "*riflettore radar*"?	una luce bianca che identifica una stazione radar costiera.	F	un dispositivo radar situato esclusivamente in mare.	F	un dispositivo, che può essere sistemato anche sui segnalamenti, consentendo di riflettere in maniera passiva gli impulsi emessi dai radar.	V	1.5.3-10	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
737		Cosa indica la seguente sigla alfanumerica posta in prossimità del faro di **Capo Negro** dell'Isola di Zannone Fl(3) 10s 37m 12M?	che emette una luce flebile di intenistà 3, la cui struttura ha un'altezza rispetto al livello medio del mare di 10 metri, ed è visibile ad una portata nominale di 37,12 miglia nautiche.	F	che emette una luce lampeggiante a gruppi di 3 lampi in 10 secondi, la luce ha un'altezza rispetto al livello medio del mare di 37 metri, ed è visibile ad una portata nominale di 12 miglia nautiche.	V	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.	F	1.5.3-11	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
738	figura 61	Con riferimento al sistema di segnalamento AISM-IALA, in quali contesti marittimi è utilizzato il segnale di fianco rappresentato?	è un segnale che indica la zona di mare in sicurezza di un canale navigabile.	F	è un "segnale speciale" utilizzato per indicare particolari configurazioni o situazioni della costa non riportate sulla carta nautica.	V	è un il segnale cardinale che indicala zona posta a sud di un pericolo isolato.	F	1.5.3-12	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
739	figura 62	Cosa indica su una carta nautica il simbolo di fianco rappresentato?	è un riflettore radar utilizzato in caso di nebbia.	F	è un radio segnalamento marittimo costituto da una *"boa con apparato radar-risponditore"*.	F	è un segnale da nebbia costituito da una "*boa con campana azionata dalle onde* ".	V	1.5.3-13	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
740	figura 63	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?	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.	F	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.	V	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.	F	1.5.3-14	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
741	figura 64	Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?	un segnale di acque sicure del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.	F	un segnale cardinale del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.	F	un segnale di pericolo isolato del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.	V	1.5.3-15	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
742	figura 65	Di che colore è il corpo del segnale marittimo riportato sulla carta nautica e rappresentato in figura?	colore bianco con banda(e) orizzontale rossa.	F	colore nero con banda(e) orizzontale rossa.	V	colore rosso con banda(e) orizzontale nera.	F	1.5.3-16	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
743	figura 66	Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?	un radiofaro circolare marittimo o aeromarittimo.	F	un risponditore radar con corno che emette un segnale sonoro da nebbia.	V	un trasmettitore con sistema automatico d'identificazione.	F	1.5.3-17	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
744	figura 67	Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?	una boa sferica luminosa.	V	una boa conica luminosa.	F	una boa cilindrica luminosa.	F	1.5.3-18	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
745	figura 67	Di che colore è il corpo del segnale marittimo rappresentato in figura?	bianco.	F	rosso.	F	giallo.	V	1.5.3-19	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
746	figura 67	Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura?	20 lampi gialli ogni 5 secondi con visibilità di 3 miglia nautiche.	F	5 lampi gialli ogni 20 secondi con portata nominale di 3 miglia nautiche.	V	1 lampo giallo ogni 5 secondi con portata geografica di 3 miglia nautiche.	F	1.5.3-20	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
747	figura 68	Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?	boa luminosa a fuso.	V	boa luminosa ad asta.	F	boa luminosa cilindrica.	F	1.5.3-21	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
748	figura 68	Di che colore è il corpo del segnale marittimo rappresentato in figura?	bianco.	F	nero.	F	giallo.	V	1.5.3-22	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
749	figura 68	Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura?	5 lampi gialli ogni 20 secondi con portata nominale di 3 miglia nautiche.	V	1 lampo giallo ogni 20 secondi con visibilità di 3 miglia nautiche.	F	5 lampi gialli ogni 3 secondi con portata geografica di 20 miglia nautiche.	F	1.5.3-23	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
750	figura 69	Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?	una boa luminosa a fuso avente come miraglio un riflettore radar.	V	una boa luminosa ad asta avente come miraglio un Racon.	F	una boa luminosa a fuso avente come miraglio un Racon.	F	1.5.3-24	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
751	figura 69	Con riferimento allo stralcio di carta nautica Q11, di che colore è la luce del segnale marittimo rappresentato in figura?	rosso.	F	giallo.	F	bianco.	V	1.5.3-25	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
752	figura 69	Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura?	3 lampi ogni 3 secondi con visibilità di 7 miglia nautiche.	F	un lampo ogni 3 secondi con portata nominale di 7 miglia nautiche.	V	lampo ogni 7 secondi con portata geografica di 3 miglia nautiche.	F	1.5.3-26	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
753		Un "segnale laterale" è quel segnale marittimo che indica:	da quale lato della nave (dritta o sinistra) deve essere lasciato il segnale secondo il senso convenzionale del segnalamento.	V	il lato su cui devono procedere le navi che entrano o escono dal porto.	F	un certo tipo di canalizzazione del traffico.	F	1.5.3-27	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
754		La portata geografica è la:	portata luminosa in un'atmosfera omogenea con "visibilità meteorologica" di 10 miglia.	F	massima distanza alla quale è visibile la luce.	F	distanza alla quale la luce di un faro può essere vista in relazione alla curvatura della Terra e all'altezza dell'osservatore.	V	1.5.3-28	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
755		I Fanali sono:	sorgenti luminose capaci di essere rilevate sempre anche dai radar.	F	sorgenti luminose che segnalano entrate dei porti, boe, pericoli, canali navigabili, piattaforme, ecc.	V	impianti di illuminazione fissa dei porti o piattaforme petrolifere.	F	1.5.3-29	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
756		La portata luminosa è la:	massima distanza alla quale è visibile la luce di un segnalamento in funzione della sua intensità luminosa e della visibilità meteorologica.	V	distanza d'avvistamento della sorgente luminosa in funzione della curvatura terrestre.	F	portata luminosa in un'atmosfera omogenea con "visibilità meteorologica" di 10 miglia.	F	1.5.3-30	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
757		La portata nominale è la:	distanza d'avvistamento della sorgente luminosa in funzione della curvatura terrestre.	F	portata luminosa in un'atmosfera omogenea con "visibilità meteorologica" di 10 miglia.	V	massima distanza alla quale è visibile la luce.	F	1.5.3-31	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
758		In base al sistema di segnalamento marittimo IALA, quale dei due Sistemi prescritti è adottato nel Mar Mediterraneo?	il Sistema A (rosso a sx).	V	il Sistema B (rosso a dx).	F	il Sistema C (bianco a dx e a sx).	F	1.5.3-32	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
759	figura 70	Il segnale AISM - IALA regione A, in figura, è un segnale:	cardinale che indica di passare a Ovest dello stesso perché il pericolo è ad Est.	F	cardinale che indica di passare a Est dello stesso perché il pericolo è ad Ovest.	F	cardinale che indica di passare a Nord dello stesso perché il pericolo è a Sud.	V	1.5.3-33	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
760		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:	scintillante, gruppi di 3 lampi bianchi, periodo 10 secondi.	F	3 lampi bianchi, periodo 10 secondi.	V	3 luci bianche fisse verticali, periodo 10 secondi.	F	1.5.3-34	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
761		Cosa significa "Int (2) 10s 26m 20M"?	faro di secondo tipo internazionale; periodo: 10 secondi; portata geografica: 26 miglia; portata luminosa: 20 miglia.	F	2 intermittenze; luce bianca; periodo: 10 secondi; elevazione luce sul l.m.m.: 26 metri; portata nominale: 20 miglia.	V	2 intermittenze; colore indeterminato; periodo: 10 secondi; elevazione luce sul l.m.m.: 26 metri; portata nominale: 20 miglia.	F	1.5.3-35	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
762		Il segnale cardinale indica:	il lato N, E, S o W su cui transitare rispetto lo stesso segnale per evitare il pericolo.	V	la rotta per allontanarsi dal pericolo indicata dal segnale.	F	il lato dritto o sinistro su cui transitare rispetto lo stesso segnale per evitare il pericolo.	F	1.5.3-36	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
763		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:	intermittente bianco, periodo 5 secondi.	V	occultato bianco per 5 secondi (in ogni periodo).	F	1 lampo bianco, periodo 5 secondi.	F	1.5.3-37	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
764		In un faro "ISO", la luce:	ha la stessa durata dell'intervallo.	V	dura esattamente quanto la metà dell'eclisse.	F	ha la durata doppia dell'intervallo.	F	1.5.3-38	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
765		La portata luminosa di una faro è influenzata dalla:	elevazione dell'occhio dell'osservatore e dalla trasparenza dell'atmosfera al memento considerato.	F	trasparenza dell'atmosfera al momento considerato e dalla potenza della lampada espressa in candele.	V	elevazione della luce sul l.m.m. e dalla elevazione dell'occhio dell'osservatore.	F	1.5.3-39	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
766	figura 71	Il segnale AISM - IALA regione A, in figura, è un segnale:	di acque sicure.	F	speciale.	F	di pericolo isolato.	V	1.5.3-40	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
767		Accanto al simbolo di un faro sulla carta nautica sono riportate le seguenti indicazioni: "Lam (2) 8s 30m 11M". Cosa esprime questo faro?	2 lampi di colore indeterminato; periodo: 8 secondi; elevazione luce sul l.m.m.: 30 metri; portata nominale: 11 miglia.	F	faro di seconda categoria; 8 lampi nel periodo; portata geografica: 30 miglia; portata luminosa: 11 miglia.	F	2 lampi bianchi; periodo: 8 secondi; elevazione luce sul l.m.m.: 30 metri; portata nominale: 11 miglia.	V	1.5.3-41	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
768		Il "segnale speciale" ha la funzione di indicare:	l'assistenza alle attività di pesca.	F	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.).	V	l'assistenza alla navigazione.	F	1.5.3-42	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
769		Nel sistema laterale AISM - IALA della Regione A, i segnalamenti da tenere sul lato sinistro entrando in un porto sono quelli di colore:	rosso, forma cilindrica e miraglio cilindrico.	V	rosso, forma conica e miraglio conico.	F	verde, forma cilindrica e miraglio cilindrico.	F	1.5.3-43	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
770		Per ogni segnale marittimo, gli elementi di codificazione diurna che ne danno il significato sono:	la forma ed il colore della boa oppure la forma ed colore del miraglio.	V	solo la forma del miraglio.	F	solo la forma della boa.	F	1.5.3-44	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
771		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:	1 lampo giallo, periodo 5 secondi.	F	lampeggiante verde periodo 5 secondi.	F	1 lampo verde, periodo 5 secondi.	V	1.5.3-45	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
772		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?	no, non vi sono differenze; differenze vi sono solo nel sistema laterale.	V	sì, nei segnali di acque sicure.	F	sì, nei segnali di pericolo isolato.	F	1.5.3-46	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
773		Nella caratteristica del faro, il "periodo" è l'intervallo di tempo:	tra due eclissi successive.	F	tra due lampi successivi.	F	durante il quale si ripete ciclicamente la sequenza di lampi ed eclissi della caratteristica del faro.	V	1.5.3-47	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
774		Accanto al simbolo di un faro sulla carta nautica sono riportate le seguenti indicazioni: "Lam (2) 12s 27m 17M". Cosa esprime questo faro?	luce a lampi, periodo 12 secondi di cui 2 secondi di luce, luce alta 17 metri sul l.m.m., portata nominale 27 miglia.	F	luce a lampi, 2 lampi in 12 secondi di periodo, costruzione alta 27 metri, 17 miglia di portata geografica.	F	luce a lampi, 2 lampi in 12 secondi di periodo, luce alta 27 metri sul l.m.m., 17 miglia di portata nominale.	V	1.5.3-48	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
775		Quali tipi di segnali marittimi prevede il sistema AISM - IALA?	laterali, cardinali, di pericolo isolato, di acque sicure, speciali.	V	laterali, cardinali N, cardinali S, di pericolo isolato, speciali.	F	cardinali, laterali A, laterali B, di acque sicure, speciali.	F	1.5.3-49	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
776		Una meda che indica pericolo isolato è di colore:	giallo con una banda nera.	F	nero con una o più bande orizzontali rosse.	V	rosso.	F	1.5.3-50	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
777		L'impiego dei segnali cardinali è associato:	al "senso convenzionale del segnalamento".	F	alle direzioni cardinali ed i colori sono il rosso o il verde.	F	alla bussola e i colori sono il nero ed il giallo.	V	1.5.3-51	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
778	figura 72	Il segnale AISM - IALA regione A, in figura, è un segnale:	cardinale che indica di passare a Est dello stesso perché il pericolo è ad Ovest.	V	cardinale che indica di passare a Ovest dello stesso perché il pericolo è ad Est.	F	cardinale che indica di passare a Sud dello stesso perché il pericolo è a Nord.	F	1.5.3-52	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
779		L'eventuale miraglio del segnale speciale:	è unico a forma di cono ed è di colore giallo.	F	è unico a forma di sfera ed è di colore giallo.	F	è unico a forma di "X" ed è di colore giallo.	V	1.5.3-53	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
780	figura 73	Il segnale AISM - IALA regione A, in figura, è un segnale:	cardinale che indica di passare a Sud dello stesso perché il pericolo è a Nord.	F	cardinale che indica di passare a Est dello stesso perché il pericolo è ad Ovest.	F	cardinale che indica di passare a Ovest dello stesso perché il pericolo è ad Est.	V	1.5.3-54	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
781	figura 74	Il segnale AISM - IALA regione A, in figura, è un segnale:	cardinale che indica di passare a Est dello stesso perché il pericolo è ad Ovest.	F	cardinale che indica di passare a Sud dello stesso perché il pericolo è a Nord.	V	cardinale che indica di passare a Ovest dello stesso perché il pericolo è ad Est.		1.5.3-55	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
782		La "caratteristica della luce" del faro è:	il colore della struttura del faro.	F	la descrizione della costruzione che alloggia il segnalamento.	F	l'insieme di "tipo", "colore" della luce e "periodo" che ne consentono l'identificazione.	V	1.5.3-56	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
783		Tra gli aspetti più distintivi di fari e fanali, normalmente:	i fari segnalano le testate dei moli.	F	i fanali producono luce di grande portata.	F	i fari permettono il riconoscimento costiero, i fanali segnalano opere portuali, pericoli vari e punti costieri di secondario interesse.	V	1.5.3-57	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
784		Riguardo ai segnalamenti diurni:	le mede sono aste piazzate sui promontori come punti cospicui.	F	i dromi sono galleggianti parallelepipedi, spesso muniti di miraglio.	F	i gavitelli sono piccoli galleggianti romboidali, per segnalazioni temporanee.	V	1.5.3-58	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
785		A proposito di segnalamento marittimo AISM - IALA, una luce bianca, isofase, intermittente o a lampi lunghi o riproducente la lettera A (Alfa) dell'alfabeto Morse, è un segnale:	di pericolo isolato.	F	cardinale.	F	di acque sicure.	V	1.5.3-59	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
786		Con riferimento alla luce emessa da un segnalamento:	è possibile emettere luci di colore differenziato per dati settori di visibilità.	V	la luce verde viene impiegata dalla nave per segnalare il diritto di precedenza nei canali navigabili.	F	la luce verde viene indicata nell'abbreviazione italiana con G.	F	1.5.3-60	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
787		Faro e fanale differiscono:	per il diametro in pollici della sorgente luminosa.	F	per la portata nominale.	V	per il colore della luce.	F	1.5.3-61	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
788		La meda è:	un tipo di faro.	F	una costruzione o un palo fisso sul fondo del mare che emerge.	V	una boa.	F	1.5.3-62	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
789		Con riferimento alla portata di un segnalamento:	se la nominale è superiore alla geografica, si avvisteranno le "spazzate" di luce sopra l'orizzonte.	F	la portata nominale è quella luminosa, in un'atmosfera con visibilità meteorologica di 10 miglia.	V	la portata geografica dipende dall'altezza della sorgente e dall'intensità della luce.	F	1.5.3-63	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
790		A proposito di segnalamento marittimo AISM - IALA, una luce bianca, a lampi (durata della luce inferiore a quella dell'eclisse), è un:	segnale speciale.	F	segnale di pericolo isolato.	V	segnale di acque sicure.	F	1.5.3-64	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
791		L'eventuale miraglio del segnale di acque sicure è costituito da:	due sfere nere sovrapposte.	F	due sfere rosse sovrapposte.	F	una sfera rossa.	V	1.5.3-65	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
792		Il miraglio del segnale cardinale Nord è costituito da:	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso l'alto.	V	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso il basso.	F	due coni sovrapposti uniti per le rispettive basi.	F	1.5.3-66	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
793		I segnali cardinali indicano:	il settore dal quale provengono, in genere, le avverse condimeteo in quella zona.	F	le zone interdette alla navigazione.	F	il lato ove si trova un pericolo e, di conseguenza, dove navigare in sicurezza.	V	1.5.3-67	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
794		Cosa significa la seguente indicazione "F.r. 18M" per un faro?	faro isofase con altezza di 18 m sul livello del mare.	F	faro a luce fissa di colore rossa con portata nominale di 18 miglia.	V	faro lampeggiante con lampeggio ad intervalli regolari di altezza e portata nominale pari a 18 miglia.	F	1.5.3-68	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
795		Il miraglio del segnale cardinale Est è costituito da:	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso l'alto.	F	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso il basso.	F	due coni sovrapposti uniti per le rispettive basi.	V	1.5.3-69	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
796		Il miraglio del segnale cardinale Sud è costituito da:	due coni sovrapposti uniti per i rispettivi vertici.	F	due coni sovrapposti uniti per le rispettive basi.	F	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso il basso.	V	1.5.3-70	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
797		Una boa con miraglio formato da due coni neri uniti per il vertice segnala:	di passare a ovest del segnale (il pericolo è a est).	V	di passare a sud del segnale (il pericolo è a nord).	F	di passare a est del segnale (il pericolo è a ovest).	F	1.5.3-71	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
798		Una boa con miraglio formato da due coni neri uniti per la base segnala:	di passare a est del segnale (il pericolo è a ovest).	V	di passare a ovest del segnale (il pericolo è a est).	F	di passare a sud del segnale (il pericolo è a nord).	F	1.5.3-72	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
799		Il miraglio del segnale cardinale Ovest è costituito da:	due coni sovrapposti uniti per le rispettive basi.	F	due coni sovrapposti con i rispettivi vertici rivolti verso il basso.	F	due coni sovrapposti uniti per i rispettivi vertici.	V	1.5.3-73	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
800		Il segnale AISM - IALA regione A, di pericolo isolato è indicato con:	boa a fuso oppure asta di colore nero con una o più fasce larghe rosse orizzontali.	V	boa bianca e rossa con miraglio a triangolo rosso.	F	boa gialla con o senza miraglio giallo a "X".	F	1.5.3-74	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
801		L'abbreviazione "Alt", presente sulle carte nautiche italiane e riferita alle luci, indica:	luce alternata.	V	altezza della luce sul livello medio del mare.	F	altezza del segnale.	F	1.5.3-75	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
802		Riguardo ai tipi di luce di un faro, possiamo dire che:	la luce alternata di un faro è una luce ritmica che mostra alternativamente colori diversi.	V	la luce alternata di un faro è una luce ritmica che mostra sempre una luce bianca alternata ad una eclisse.	F	la luce fissa di un faro è una luce continua di aspetto e intensità costanti ma di colore variabile.	F	1.5.3-76	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
803		Un faro di notte è individuato:	dalla sua "caratteristica".	V	esclusivamente dal colore della sua luce e dal periodo.	F	esclusivamente dal suo colore e numero di lampeggi.	F	1.5.3-77	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
804	figura 75	Qual è il settore di visibilità di un faro come in figura a fianco?	la sua luce si vede da est verso ovest, cioè da 090° a 270°	V	la sua luce si vede da nord a sud, cioè da 000° a 180°	F	è un faro spento poiché guasto.	F	1.5.3-78	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
805		Qual è la "portata" del faro indicata sulla carta nautica, edita dall'I.I.M.M., rappresentante i mari italiani?	sempre la portata geografica.	F	sempre la portata luminosa.	F	la portata nominale.	V	1.5.3-79	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
806		Di un faro si legge << **0.5** (in grassetto) - 1 - **0.5** (in grassetto) - 2 >> nell'Elenco Fari e segnali da nebbia:	vi sono due fasi di eclissi ciascuna della durata di 0,5 secondi.	F	vi sono due fasi di luce di cui la prima dura 1 secondo e la seconda dura 2 secondi.	F	il "periodo" ha una durata di 4 secondi.	V	1.5.3-80	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
807		Di un faro si legge << **1,5** (in grassetto) - 2 - **1.5** (in grassetto) - 2 >> nell'Elenco Fari e segnali da nebbia:	vi sono due fasi di eclissi della durata complessiva di 3 secondi.	F	vi sono due fasi di luce, ciascuna della durata di 2 secondi.	F	il "periodo" ha una durata di 7 secondi.	V	1.5.3-81	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
808		Il segnale cardinale che di notte emette nove scintillii, indica:	pericolo a est: passare a ovest.	V	pericolo a nord: passare a sud.	F	pericolo a ovest: passare a est.	F	1.5.3-82	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
809		Il segnale cardinale che di notte emette tre scintillii, indica:	pericolo a nord: passare a sud.	F	pericolo a ovest: passare a est.	V	pericolo a est: passare a ovest.	F	1.5.3-83	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
810		Il segnale cardinale che di notte emette sei scintillii, indica:	pericolo a ovest: passare a est.	F	pericolo a est: passare a ovest.	F	pericolo a nord: passare a sud.	V	1.5.3-84	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
811		Sulla carta nautica, vicino al simbolo del faro, si legge la scritta "settore rosso". Significa che in quel settore:	è interdetta la navigazione.	F	si può navigare solo in caso di emergenza.	F	è consentita la navigazione, ma bisogna prestare attenzione ad un determinato pericolo.	V	1.5.3-85	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
812		Quali sono gli elementi che influenzano la portata luminosa dei fari?	l'intensità luminosa della luce, la visibilità meteorologica e la sensibilità dell'occhio dell'osservatore.	V	la curvatura della terra, l'altezza della luce e l'elevazione dell'occhio dell'osservatore.	F	l'assetto dell'unità, il riverbero del mare e lo stato nuvoloso.	F	1.5.3-86	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
813		La portata nominale di un faro:	corrisponde alla portata luminosa di una luce riferita ad una atmosfera omogenea in cui la visibilità meteorologica è pari a 10 miglia nautiche.	V	dipende dall'altezza del faro.	F	dipende dall'altezza dell'occhio dell'osservatore.	F	1.5.3-87	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
814		Quali sono gli elementi che influenzano la portata geografica di un faro?	l'intensità luminosa, la visibilità meteorologica e la sensibilità dell'occhio dell'osservatore.	F	la curvatura della terra, l'altezza della luce e l'elevazione dell'occhio dell'osservatore.	V	l'assetto dell'unità, il riverbero del mare e lo stato nuvoloso.	F	1.5.3-88	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
815		Da cosa è rappresentata la "fase" di un segnalamento marittimo?	dall'intervallo di tempo che intercorre tra un ciclo di luce ritmica e uno a luce fissa.	F	da ogni successivo elemento che compone un ciclo di una luce ritmica (lampo, eclissi).	V	dall'intervallo di tempo che intercorre tra due cicli successivi (lampo, eclisse).	F	1.5.3-89	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
816		Cosa si intende per "boa luminosa"?	un segnalamento luminoso galleggiante fluttuante sulla superficie del mare.	F	un segnalamento luminoso galleggiante vincolato al fondo marino.	V	un segnalamento luminoso galleggiante a rimorchio di un battello pneumatico.	F	1.5.3-90	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
817		Cosa segnalano, di massima, le boe luminose?	i limiti delle acque territoriali.	F	i limiti dei canali navigabili, pericoli afferenti la sicurezza della navigazione e specchi acquei di particolare interesse.	V	i limiti delle rade, delle aree di ancoraggio e delle zone riservate alla pesca sportiva.	F	1.5.3-91	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
818		La descrizione "Sc.(3)" identifica un segnalamento luminoso:	a lampi, a gruppi di 3.	F	intermittente, a gruppi di 3.	F	scintillante, a gruppi di 3.	V	1.5.3-92	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
819		La descrizione "Alt. b.r." identifica un segnalamento luminoso:	con luce che mostra contemporaneamente i colori bianco e rosso.	F	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.	F	a luce alternata, che mostra alternativamente i colori bianco e rosso.	V	1.5.3-93	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
820		La descrizione "Int.(2)" identifica un segnalamento luminoso:	intermittente, a gruppi di eclissi di 2.	V	scintillante rapida, a gruppi di 2.	F	a luce alternata, a gruppi di 2.	F	1.5.3-94	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
821		Come si può definire un "*riflettore radar*"?	un dispositivo radar attivo, sistemato sulla terra ferma, che fornisce esclusivamente il valore del rilevamento sotto l'azione degli impulsi radar ricevuti.	F	un dispositivo radar attivo sistemato sulla terra ferma, che emette un apposito codice di identificazione.	F	un dispositivo, che può essere sistemato anche sui segnalamenti, consentendo di riflettere in maniera passiva gli impulsi emessi dai radar.	V	1.5.3-95	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
822		Cosa indica la seguente sigla alfanumerica posta in prossimità del faro di **Capo Negro** dell'Isola di Zannone Fl(3) 10s 37m 12M?	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.	F	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.	V	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.	F	1.5.3-96	**BASE**	**COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO**	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
823	figura 76	Un'unità navale che si trovi a navigare in prossimità del segnalamento marittimo di fianco indicato, quale precauzione dovrebbe adottare?	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.	F	passare ad ovest della boa, essendo questa un segnale cardinale del sistema AISM-IALA.	V	passare a est della boa, essendo questa un segnale cardinale del sistema AISM-IALA.	F	1.5.3-97	**BASE**	**COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO**	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
824	figura 76	Cosa indica la sigla alfabetica posta sotto alla boa luminosa di fianco rappresentata?	che la struttura della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione grigio-nero-grigio.	F	che la luce della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione gialla intermittente.	F	che la struttura della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione gialla con banda nera.	V	1.5.3-98	**BASE**	**COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO**	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
825	figura 77	Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?	un segnale di acque sicure del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.	V	un segnale cardinale del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.	F	un segnale di pericolo isolato del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.	F	1.5.3-99	**BASE**	**COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO**	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
826	figura 78	Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (S) del porto di Piombino?	boa luminosa ad asta indicante un segnale speciale del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.	V	boa luminosa ad asta indicante un segnale di acque sicure del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.	F	boa luminosa ad asta indicante un segnale cardinale del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.	F	1.5.3-100	**BASE**	**COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO**	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
827	figura 78	Di che colore è il corpo del segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (S) del porto di Piombino?	nero.	F	bianco.	F	giallo.	V	1.5.3-101	**BASE**	**COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO**	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
828	figura 78	Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura, posto a Sud del porto di Piombino?	un lampo giallo ogni 3 secondi con portata nominale di 4 miglia nautiche.	V	3 lampi gialli ogni 3 secondi con visibilità di 4 miglia nautiche.	F	un lampo giallo ogni 4 secondi con portata geografica di 3 miglia nautiche.	F	1.5.3-102	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
829	figura 79	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?	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.	F	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.	V	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.	F	1.5.3-103	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
830	figura 79	Cosa indica il miraglio del segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (NE) delle Isole dei Poveri?	che l'area navigabile è posta a ponente del segnale stesso.	F	che l'area navigabile è posta a levante del segnale stesso.	V	che l'area navigabile è posta a sud del segnale stesso.	F	1.5.3-104	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
831	figura 80	Cosa indica la sigla alfabetica posta sotto alla boa luminosa di fianco rappresentata?	che la struttura della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione nero-grigio-nero.	F	che la struttura della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione nera con banda gialla.	V	che la luce della boa luminosa, facente parte dei segnali cardinali del sistema AISM-IALA, ha una colorazione gialla intermittente.	F	1.5.3-105	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
832	figura 80	Di che colore è il corpo del segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (N) di P.ta della Volpe?	colore giallo sopra il nero.	F	colore nero sopra il giallo.	V	colore bianco sopra il giallo.	F	1.5.3-106	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
833	figura 80	Cosa indica la caratteristica del segnale marittimo rappresentato in figura?	lampeggiante a gruppi di 4 lampi.	F	scintillante a gruppi di 4 lampi.	F	scintillante continua e una portata nominale di 4 miglia nautiche.	V	1.5.3-107	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
834	figura 81	Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (SW) dell'isola Mortorio?	boa luminosa a fuso indicante un segnale di pericolo isolato del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.	F	boa non luminosa ad asta indicante un segnale cardinale Sud del sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA.	V	boa luminosa a fuso indicante un pericolo isolato.	F	1.5.3-108	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
835	figura 81	Cosa indica il miraglio del segnale marittimo rappresentato in figura, posto in prossimità (SW) dell'Isola Mortorio?	che l'area navigabile è posta a Nord del segnale stesso.	F	che l'area navigabile è posta a Ovest del segnale stesso.	F	che l'area navigabile è posta a Sud del segnale stesso.	V	1.5.3-109	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
836	figura 82	Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?	il segnale di sinistra (zona A) entrando nei porti o nei canali.	V	il segnale di dritta (zona A) entrando nei porti o nei canali.	F	il segnale di pericolo isolato.	F	1.5.3-110	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
837	figura 83	Cosa indica il segnale marittimo rappresentato in figura?	il segnale di sinistra (zona A) entrando nei porti o nei canali.	F	il segnale di dritta (zona A) entrando nei porti o nei canali.	V	il segnale di acque libere.	F	1.5.3-111	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
838	figura 84	Navigazione fluviale; il segnale rappresentato in figura a fianco indica:	segnale di chiamata e rimando; dirigersi verso la sponda dove si trova il segnale e abbandonarla immediatamente dopo averla raggiunta.	V	segnale di chiamata e rimando; dobbiamo proseguire lungo la sponda dove si trova il segnale sino ad avviso successivo.	F	segnale di chiamata e rimando; l'unità deve dirigersi verso la sponda e fare marcia indietro.	F	1.5.3-112	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
839		Navigazione fluviale; tra due imbarcazioni in navigazione con rotte opposte chi ha la precedenza sull'altra?	quella più grande perché con maggiori difficoltà di manovra.	F	quella che naviga avendo la corrente a favore.	V	quella che naviga controcorrente.	F	1.5.3-113	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
840		Navigazione fluviale; si deve attraversare un ponte avente più arcate; sotto quale arcata si passa?	quella più a dritta.	F	quella centrale.	F	quella segnalata da un rombo giallo.	V	1.5.3-114	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
841		Navigazione fluviale; procediamo controcorrente quando incrociamo una boa bianca:	si passa a sinistra del segnale.	V	la si evita passando a dritta o a sinistra indifferentemente.	F	si passa a dritta del segnale.	F	1.5.3-115	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
842		Navigazione fluviale; rileviamo l'approssimarsi di una curva a gomito:	si accendono i fanali regolamentari e si rallenta.	F	si rallenta soltanto.	F	si emette 1 suono prolungato e si rimane sull'ascolto della risposta da parte di eventuale altra unità.	V	1.5.3-116	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
843	figura 85	Navigazione fluviale; il segnale rappresentato in figura a fianco:	se presente sulla sponda destra, indica che dobbiamo abbandonare la sponda dove si trova il segnale.	F	se presente sulla sponda destra, indica che dobbiamo dirigere verso la sponda dove si trova il segnale.	V	indica che dobbiamo invertire il senso di marcia.	F	1.5.3-117	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
844	figura 86	Navigazione fluviale; il segnale rappresentato in figura a fianco:	se presente sulla sponda sinistra, indica che dobbiamo dirigere verso la sponda dove si trova il segnale.	V	se presente sulla sponda sinistra, indica che dobbiamo abbandonare la sponda dove si trova il segnale.	F	indica che dobbiamo invertire il senso di marcia.	F	1.5.3-118	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
845	figura 87	Navigazione fluviale; il segnale rappresentato in figura a fianco indica:	segnale di prosecuzione nella sponda opposta; devo ridurre la velocità.	F	segnale di prosecuzione; devo aumentare la velocità della mia unità perché c'è una forte corrente.	F	segnale di prosecuzione; devo proseguire lungo la sponda dove si trova il segnale sino ad avviso successivo.	V	1.5.3-119	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
846		Navigazione fluviale: quale tra le seguenti attrezzature deve essere imbarcata tra le dotazioni di bordo dell'unità?	un faro anabbagliante orientabile.	V	lo specchietto retrovisore convesso.	F	la cassetta di pronto soccorso.	F	1.5.3-120	BASE	COLREG E SEGNALAMENTO MARITTIMO	I principali fanali luminosi e il sistema IALA
847		Attraverso quale scala viene misurata la forza del vento?	la scala Douglas.	F	la scala Beaufort.	V	la scala di Coriolis.	F	1.6.1-1	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
848		Quale tra queste affermazioni è corretta?	la brezza diurna e quella notturna hanno la medesima intensità.	F	la brezza di notte è più intensa di quella diurna.	F	la brezza che spira durante le ore diurne è più intensa rispetto a quella notturna.	V	1.6.1-2	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
849		Cosa si intende per escursione diurna di temperatura?	la differenza che intercorre tra il valore di temperatura misurato alle ore 00:00 locali e quello misurato alle ore 12:00 locali.	F	la differenza che intercorre tra il valore massimo di temperatura e quello minimo nel corso della giornata.	V	la differenza che intercorre tra il valore di temperatura rilevato all'alba e quello rilevato al tramonto.	F	1.6.1-3	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
850		Quali fenomeni sono generati dal vapore acqueo?	genera neve e grandine.	F	genera l'effetto serra, mentre sulla superficie terrestre si forma l'effetto albedo.	F	a seguito della sua condensazione, nell'aria si generano nubi e nebbie mentre sulla superficie terrestre si formano rugiada e brina.	V	1.6.1-4	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
851		Qual è l'unità di misura internazionale per indicare il valore della pressione atmosferica?	Hectopascal (hPa).	V	Newton (N).	F	Millimetri Torricelli (mmT).	F	1.6.1-5	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
852		Cosa si intende per isobare?	Linee di uguale pressione.	V	Linee di uguale temperatura.	F	linee di uguale differenza di pressione.	F	1.6.1-6	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
853		Cosa si intende per nebbia?	qualsiasi forma di condensazione del vapore acqueo negli strati atmosferici a immediato contatto con il suolo o gli specchi acquei.	V	qualsiasi forma di condensazione del vapore acqueo negli strati atmosferici superiori.	F	è un sinonimo di foschia.	F	1.6.1-7	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
854		Come si definisce il vento?	il movimento obliquo dell'aria i cui caratteri distintivi sono l'accelerazione e la turbolenza.	F	il movimento verticale dell'aria i cui caratteri distintivi sono la frequenza e la provenienza.	F	lo spostamento pressocchè orizzontale di una massa d'aria i cui caratteri distintivi sono la direzione e la velocità.	V	1.6.1-8	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
855		Quali sono i principali movimenti a cui è soggetto il mare?	correnti, onde e maree.	V	orizzontali, laterali e sussultori.	F	oceanografici, torrenziali e convergenti.	F	1.6.1-9	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
856		Come si definiscono le maree?	movimenti oscillanti delle masse d'acqua generati dalla rotazione terrestre.	F	movimento orizzontale del mare generato dal magnetismo terrestre.	F	l'oscillazione del livello del mare generata dalla forza di attrazione gravitazionale esercitata principalmente dal sole e dalla luna.	V	1.6.1-10	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
857		Come si definisce il fenomeno atmosferico generato dalla sovrapposizione di un fronte freddo e di un fronte caldo?	fronte occluso.	V	fronte tropicale.	F	fronte equatoriale.	F	1.6.1-11	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
858		Quale elemento risulta fondamentale al fine di prevedere l'evoluzione delle condizioni meteorologiche durante la navigazione?	la conoscenza della tendenza della pressione atmosferica nel tempo.	V	la conoscenza della variazione di temperatura atmosferica nel tempo.	F	la conoscenza della variazione dell'umidità atmosferica nel tempo.	F	1.6.1-12	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
859		Quali sono le principali caratteristiche delle nubi denominate "cirri"?	colore roseo, struttura lattiginosa, sono raggruppate a banchi.	F	colore grigio o bluastro, forma imponente.	F	colore bianco, struttura fibrosa, isolate.	V	1.6.1-13	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
860		Quali sono i principali effetti meteorologici generati dalle nubi tipo "cumulonembo"?	neve, nebbia e foschia.	F	rovesci, temporali o grandine.	V	tuoni, trombe d'aria e arcobaleno.	F	1.6.1-14	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
861		Un fronte meteorologico è:	la superficie di contatto, e pertanto di discontinuità, tra due masse d'aria aventi caratteristiche di temperatura, pressione e umidità differenti.	V	l'intersezione tra una massa d'aria e la superficie terrestre.	F	la massa di nubi di altezza media tra 2000 e 6000 m.	F	1.6.1-15	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
862		Quando si ha un fronte caldo?	quando una massa d'aria calda (quindi anche più umida) si avvicina a una relativamente più fredda (e meno umida), scorrendovi sopra.	V	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.	F	quando una massa d'aria si interseca con la superficie terrestre.	F	1.6.1-16	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
863		Quando un fronte si definisce freddo?	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.	V	quando una massa d'aria più calda (quindi anche più umida) si avvicina a una relativamente più fredda (e meno umida), scorrendovi sopra.	F	quando una massa d'aria si interseca con la superficie terrestre.	F	1.6.1-17	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
864		Come può definirsi un fronte stazionario?	un fronte che non presenta alcun movimento, ossia nessuna delle masse d'aria interessate invade sensibilmente la zona occupata dall'altra.	V	la sovrapposizione di un fronte caldo e un fronte freddo.	F	un fronte che presenta un movimento verticale, tale da generare nubi denominate cirri.	F	1.6.1-18	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
865		Nel nostro emisfero:	il vento al suolo spira in senso orario intorno a una bassa pressione (o ciclone).	F	il vento al suolo spira in senso antiorario intorno a una bassa pressione (o ciclone).	V	il vento al suolo spira in senso antiorario intorno a un'alta pressione (a un anticiclone).	F	1.6.1-19	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
866		Cosa si intende per gradiente barico orizzontale?	la differenza di temperatura esistente tra due masse d'aria confinanti tra loro.	F	la differenza di pressione esistente tra due masse d'aria confinanti tra loro.	V	la differenza di umidità esistente tra due masse d'aria confinanti tra loro.	F	1.6.1-20	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
867		Gli alisei sono:	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.	F	venti permanenti che spirano ad una velocità compresa tra i 13 e i 18 nodi e la cui intensità risulta maggiore nei mesi freddi.	V	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.	F	1.6.1-21	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
868		Cosa si intende per altezza della marea?	il valore dell'altezza delle onde di marea rispetto allo zero idrografico (in inglese chart datum).	F	il valore dell'altezza media delle più alte onde di marea rispetto allo zero idrografico (in inglese chart datum).	F	il valore dell'altezza dell'alta marea o della bassa marea rispetto allo zero idrografico (in inglese *chart datum*).	V	1.6.1-22	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
869		Qual è l'Ente nazionale preposto a produrre le informazioni destinate all'assistenza meteorologica delle unità navali in navigazione nel Mar Mediterraneo?	il Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica.	V	il Centro Nazionale delle Stazioni radio costiere.	F	la Centrale Operativa della Guardia Costiera.	F	1.6.2-1	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
870		Cosa sono gli "avvisi" meteorologici sono messaggi che contengono:	utili informazioni afferenti fenomeni di improvvisi innalzamenti di maree sigiziali.	F	utili informazioni afferenti fenomeni di improvvisi cambi di direzione delle correnti marine.	F	utili informazioni afferenti fenomeni meteorologici pericolosi per la navigazione marittima.	V	1.6.2-2	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
871		Nell'ambito delle previsioni locali, quali segni premonitori possono indicare il perdurare del bel tempo?	repentino aumento della pressione atmosferica e presenza di cumulonembi all'orizzonte.	F	la pressione rimane costante o sale lentamente ed il sole si presenta di colore rosso nelle ore serali in condizioni di cielo chiaro.	V	repentino aumento della temperatura e basso tenore di umidità nell'atmosfera.	F	1.6.2-3	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
872		Nell'ambito delle previsioni locali, quali segni premonitori possono indicare il possibile peggioramento del tempo?	addensamento dei cirri in cirrostrati, repentina riduzione della pressione e presenza di vento sostenuto già dalle prime ore del mattino.	V	movimento delle nubi da Sud verso Nord e incremento repentino dell'umidità al tramonto.	F	rotazione del vento da Sud verso Est e riduzione del livello del mare indipendentemente dalla marea.	F	1.6.2-4	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
873		Nell'ambito delle previsioni locali, quali segni premonitori possono indicare il possibile miglioramento del tempo?	abbassamento delle nubi e brusco calo della pressione atmosferica.	F	innalzamento delle basi delle nubi, rotazione in senso orario del vento da Est verso Sud e poi Ovest e rapido innalzamento della pressione.	V	repentino annuvolamento del cielo e movimento delle nubi a differenti altezze e in diverse direzioni.	F	1.6.2-5	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
874		Nell'ambito delle previsioni locali, quali segni premonitori possono indicare il possibile verificarsi di precipitazioni piovose?	i venti da Sud calano di intensità, il barometro sale costantemente e il livello del mare tende a salire.	F	il barometro sale costantemente, con brusco calo della temperatura.	F	le nubi si addensano, i cirri assumono di una colorazione rossastra con calo repentino della pressione e rinforzo dei venti provenienti da Sud.	V	1.6.2-6	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
875		Quali sono tra questi gli elementi che preannunciano l'approssimarsi di tempo cattivo durante la navigazione?	brusca caduta della pressione atmosferica e presenza di nuvole ad alto sviluppo verticale.	V	presenza di mare lungo e nuvole stratificate.	F	diminuzione della temperatura di rugiada e presenza di mare lungo.	F	1.6.2-7	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
876		Nell'ambito delle previsioni locali, quali segni premonitori possono indicare la possibile formazione di nebbia?	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.	F	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.	V	oscuramento del cielo durante le ore serali, presenza di aria secca e vento regolare.	F	1.6.2-8	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
877		Come possono suddividersi le carte meteorologiche?	carte al suolo e carte in quota.	V	carte generali e carte particolari.	F	carte gnomoniche e carte equatoriali.	F	1.6.2-9	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
878	figura 88	Che tipo di fronte è rappresentato in figura?	fronte caldo.	F	fronte freddo.	V	fronte occluso.	F	1.6.2-10	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
879	figura 89	Che tipo di fronte è rappresentato in figura?	fronte freddo.	F	fronte occluso.	F	fronte caldo.	V	1.6.2-11	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
880	figura 90	Che tipo di fronte è rappresentato in figura?	fronte freddo.	F	fronte stazionario.	V	fronte caldo.	F	1.6.2-12	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
881	figura 91	Che tipo di fronte è rappresentato in figura?	fronte occluso	V	fronte stazionario.	F	fronte caldo.	F	1.6.2-13	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
882		Quali sono i venti del I quadrante?	Mezzogiorno, Libeccio e Ponente.	F	Ponente, Maestrale e Tramontana.	F	Tramontana, Grecale e Levante.	**V**	1.6.3-1	**BASE**	**METEOROLOGIA**	Venti
883		Quali sono i venti del II quadrante?	Levante, Scirocco e Mezzogiorno.	V	Mezzogiorno, Libeccio e Ponente.	F	Ponente, Maestrale e Tramontana.	F	1.6.3-2	**BASE**	**METEOROLOGIA**	Venti
884		Quali sono i venti del III quadrante?	Tramontana, Grecale e Levante.	F	Ponente, Maestrale e Tramontana.	F	Mezzogiorno, Libeccio e Ponente.	V	1.6.3-3	**BASE**	**METEOROLOGIA**	Venti
885		Quali sono i venti del IV quadrante?	Ponente, Maestrale e Tramontana.	V	Tramontana, Grecale e Levante.	F	Levante, Scirocco e Mezzogiorno.	F	1.6.3-4	**BASE**	**METEOROLOGIA**	Venti
886		La rosa dei venti rappresenta:	nome, forza e direzione dei venti.	F	l'orizzonte visibile, con il nome e la direzione di provenienza dei venti tipici del Mediterraneo.	V	la destinazione dei venti principali.	F	1.6.3-5	**BASE**	**METEOROLOGIA**	Venti
887		Gli "Avvisi di Burrasca" sono diffusi via radio:	preceduti dal segnale di sicurezza "SECURITÈ".	V	preceduti dal segnale di sicurezza "MAYDAY".	F	preceduti dal segnale di sicurezza "PANPAN".	F	1.6.2-14	**BASE**	**METEOROLOGIA**	Bollettini meteorologici e previsioni locali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
888		Gli "Avvisi di Tempesta" o "di Burrasca":	coprono un'area estesa quanto il mar Mediterraneo.	F	segnalano che una tempesta o burrasca si svilupperà non prima di 12 ore.	F	segnalano tempesta o burrasca in corso o imminente.	V	1.6.2-15	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
889		Il Ponente spira dalla direzione cardinale:	Est.	F	Nord.	F	Ovest.	V	1.6.3-6	BASE	METEOROLOGIA	Venti
890		L'anemometro misura:	La velocità del vento.	V	La velocità della corrente.	F	La velocità dell'imbarcazione.	F	1.6.1-23	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
891		Da quale direzione proviene il vento di Scirocco?	Sud-Est.	V	Sud-Ovest.	F	Nord-Ovest.	F	1.6.3-7	BASE	METEOROLOGIA	Venti
892		Quali tra le seguenti informazioni sono riportate nel Meteomar:	sorgere e tramonto del sole, per valutare la formazione delle nebbie.	F	avvisi urgenti ai naviganti (Avurnav).	F	avvisi (es. di temporali o di burrasca), in corso o previsti.	V	1.6.2-16	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
893		Da quale direzione proviene il vento di Grecale?	Nord-Est.	V	Sud-Est.	F	Sud-Ovest.	F	1.6.3-8	BASE	METEOROLOGIA	Venti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
894		Quale vento spira da 135 gradi?	Grecale.	F	Levante.	F	Scirocco.	V	1.6.3-9	BASE	METEOROLOGIA	Venti
895		Da Nord - Est spira il:	Levante	F	Ponente.	F	Grecale.	V	1.6.3-10	BASE	METEOROLOGIA	Venti
896		Come viene diffuso il bollettino Meteomar?	sul canale VHF 78, di continuo.	F	sul canale VHF 16, alle ore sinottiche principali (UTC).	F	sul canale 68, di continuo.	V	1.6.2-17	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
897		La Brezza soffia dal mare perchè:	la terraferma si scalda più in fretta del mare.	V	sia la terraferma che il mare raggiungono la stessa temperatura ed il vento spira dal mare.	F	la terraferma si raffredda più in fretta del mare.	F	1.6.1-24	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
898		Il Meteomar emesso alle ore 12:00 UTC di oggi:	è valido sino alle ore 18:00 UTC di oggi.	F	è valido sino alle ore 12:00 UTC di domani.	F	è valido sino alle ore 00:00 UTC di domani.	V	1.6.2-18	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
899		Il vento è originato da?	instabilità e umidità dell'aria.	F	differenti valori di temperatura e pressione dell'aria.	V	gradiente termico verticale e umidità dell'aria.	F	1.6.1-25	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
900		La sezione "Tendenza" nel Meteomar indica:	una possibile burrasca.	F	la direzione di provenienza e la forza del vento per le prossime 96 ore.	F	la tendenza dello stato del mare nelle 12 ore successive al periodo di validità della "Previsione".	V	1.6.2-19	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
901		Le brezze hanno origine:	se ci sono differenze di riscaldamento tra mare e terraferma.	V	nei caldi pomeriggi estivi.	F	nelle calde serate estive.	F	1.6.1-26	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
902		La Brezza spira da terra di notte perché la terraferma:	e il mare raggiungono la stessa temperatura.	F	si raffredda più in fretta del mare.	V	si scalda più in fretta del mare.	F	1.6.1-27	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
903		Il Meteomar è trasmesso:	dal Ministero dello Sviluppo Economico (ex Comunicazioni).	F	dalle Stazioni Radio costiere.	V	dalle Capitanerie di porto.	F	1.6.2-20	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
904		Da Est spira:	Levante.	V	Ponente.	F	Tramontana.	F	1.6.3-11	BASE	METEOROLOGIA	Venti
905		Gli Avvisi di burrasca (Gale Warnings):	sono diffusi via VHF con precedenza assoluta su tutti gli altri messaggi di natura meteorologica.	V	sono diffusi via VHF in coda con gli altri messaggi di natura meteorologica.	F	forniscono informazioni su venti forza 12.	F	1.6.2-21	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
906		La brezza:	di notte risente della condizione in base alla quale il mare si raffredda più in fretta della terraferma.	F	di giorno soffia dal mare verso la terraferma.	V	è un indicatore di condizioni generali di cattivo tempo.	F	1.6.1-28	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
907		La brezza di terra spira:	ininterrottamente per 24 ore al giorno.	F	di notte.	V	di giorno.	F	1.6.1-29	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
908		Con corrente e vento, l'un l'altro contro in direzione opposta, l'onda è:	ripida.	V	alta.	F	incomprensibile.	F	1.6.1-30	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
909		La brezza di terra è innescata:	dal rapido raffreddamento della terraferma rispetto al mare.	V	dal raffreddamento del mare.	F	dal riscaldamento della terraferma da parte del sole.	F	1.6.1-31	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
910		La brezza:	è più consistente nelle giornate di pioggia.	F	di notte spira dalla terraferma verso il mare.	V	di giorno è dovuta alla pressione più alta sulla terraferma che sul mare.	F	1.6.1-32	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
911		La sezione "Tendenza" circa il vento indicato nel Meteomar:	fornisce la tendenza del vento nelle 12 ore successive al periodo di validità del Meteomar medesimo.	V	fornisce la tendenza del vento nelle 24 ore successive al periodo di validità del Meteomar medesimo.	F	fornisce previsioni relative alle 48 ore successive al periodo di validità del Meteomar medesimo.	F	1.6.2-22	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
912		La direzione di provenienza:	del Grecale è da E.	F	della tramontana è tra il II° e il III° quadrante.	F	del maestrale è da NW.	V	1.6.3-12	BASE	METEOROLOGIA	Venti
913		Da quale direzione proviene il vento di Libeccio?	Nord-Ovest.	F	Sud-Ovest.	V	Sud-Est	F	1.6.3-13	BASE	METEOROLOGIA	Venti
914		La brezza:	di notte soffia dal mare verso la terra.	F	è un indicatore di condizioni generali di cattivo tempo.	F	di notte è ragionevolmente dovuta al più rapido raffreddamento della terraferma rispetto al mare.	V	1.6.1-33	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
915		Il vento che viene da 270 gradi si chiama:	Scirocco.	F	Ponente.	V	Levante.	F	1.6.3-14	BASE	METEOROLOGIA	Venti
916		Quale affermazione è corretta tra le seguenti:	con il barometro misuro il valore della tendenza barografica istantanea.	F	la pressione dell'aria è misurata con il barometro.	V	generalmente, se il tempo peggiora la pressione aumenta.	F	1.6.1-34	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
917		Ostro e Mezzogiorno:	sono lo stesso vento.	V	non sono venti.	F	non sono lo stesso vento.	F	1.6.3-15	BASE	METEOROLOGIA	Venti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
918		Quale affermazione tra le seguenti è corretta:	il barometro misura la temperatura dell'aria.	F	il barometro misura la pressione dell'aria.	V	in genere se il tempo peggiora l'umidità diminuisce.	F	1.6.1-35	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
919		Individuare la corretta direzione di provenienza:	la Tramontana spira da N.	V	il Libeccio spira da 135 gradi.	F	l'Ostro spira da NW.	F	1.6.3-16	BASE	METEOROLOGIA	Venti
920		Da quale direzione proviene il vento di Libeccio?	Nord-Ovest.	F	Sud-Ovest.	V	Sud-Est.	F	1.6.3-17	BASE	METEOROLOGIA	Venti
921		Individuare l'affermazione corretta:	l'Ostro spira da 180 gradi.	V	lo Scirocco spira da 225 gradi.	F	il Levante spira da 135 gradi.	F	1.6.3-17	BASE	METEOROLOGIA	Venti
922		Riguardo al bollettino meteomar:	la trasmissione avviene tramite le Capitanerie di porto.	F	orari e canali di servizio sono riportati sulla pubblicazione Radioservizi per la navigazione edita dall'I.I.M.M.	V	orari e canali di servizio sono riportati sulla pubblicazione Radioservizi per la navigazione edita dall'A.M.	F	1.6.2-23	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
923		L'umidità relativa si misura con:	barografo.	F	barometro.	F	igrometro.	V	1.6.1-36	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
924		La formazione delle brezze è innescata dalla diversa:	umidità tra due zone.	F	pressione atmosferica tra due zone.	F	temperatura tra due zone.	V	1.6.1-37	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
925		L'aria, se calda, è:	più leggera di quella fredda.	V	più pesante di quella fredda.	F	data dai venti che soffiano da E e NE.	F	1.6.1-38	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
926		La pressione atmosferica viene considerata:	normale, se uguale a 1003,2 hPa; alta se superiore e bassa se inferiore al suddetto valore.	F	normale, se uguale a 1023,2 hPa; alta se superiore e bassa se inferiore al suddetto valore.	F	normale, se uguale a 1013,2 hPa; alta se superiore e bassa se inferiore al suddetto valore.	V	1.6.1-38	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
927		Quale affermazione tra le seguenti è corretta:	lo stato del mare è misurato con la scala di Dorrestein.	F	se la pressione diminuisce il tempo volgerà al bello.	F	generalmente, l'orizzonte chiaro, con calma di vento, preannuncia bel tempo.	V	1.6.1-39	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
928		Quali sono i valori minimi e massimi delle scale del vento e del mare?	vento da 0 a 14, mare da 0 a 10.	F	vento da 0 a 12, mare da 0 a 9.	V	vento da 1 a 10, mare da 1 a 9.	F	1.6.1-40	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
929		Quale affermazione è corretta tra le seguenti:	il vento di levante proviene da oriente.	V	il vento di libeccio è un vento cardinale.	F	il vento di ponente spira verso ovest.	F	1.6.3-18	BASE	METEOROLOGIA	Venti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
930		Quale affermazione è corretta tra le seguenti:	il levante spira tra N e NNW.	F	il libeccio spira tra S e SSE.	F	lo scirocco spira da SE.	V	1.6.3-19	BASE	METEOROLOGIA	Venti
931		I venti che spirano dai 4 punti intercardinali (NE, SE, SW, NW) prendono il nome dalla regione:	di provenienza.	V	dove si manifestano più frequentemente (es.libeccio in Libia).	F	verso la quale si dirigono.	F	1.6.3-20	BASE	METEOROLOGIA	Venti
932		Al passaggio di un fronte freddo, la pressione:	sale bruscamente.	V	diminuisce dietro, alle spalle del fronte, e dopo di nuovo aumenta repentinamente.	F	diminuisce.	F	1.6.1-41	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
933		Una "Burrasca":	corrisponde a un termine descrittivo della Forza del vento.	V	corrisponde a uno stato del mare abbastanza agitato.	F	corrisponde a un gergo marinaro usato per esprimere un tempo perturbato in zone lontane.	F	1.6.2-24	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
934		I "Cirri" sono:	le nubi più alte che di norma indicano bel tempo se la pressione è stazionaria o in salita.	V	le nubi di altezza media tra 2000 e 6000 m.	F	le nubi da cui è possibile prevedere l'arrivo brusco di un fronte freddo e le piogge entro 6 ore.	F	1.6.2-25	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
935		La violenza di un temporale è in funzione:	dello sviluppo verticale della nube.	V	dell'escursione termica.	F	della stagione.	F	1.6.2-26	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
936		Il fronte:	è quella linea di separazione sussistente tra due correnti di stessa intensità ma con verso opposto.	F	è la linea che separa due strati di cumuli-nembi e nembo-strati.	F	è una linea che esprime la superficie di contatto o di discontinuità che separa due masse d'aria.	V	1.6.2-27	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
937		I "Cumuli" sono:	nubi grigie stratiformi.	F	le nubi più alte di aspetto chiaro e filamentoso.	F	nubi a sviluppo verticale.	V	1.6.2-28	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
938		Il "fetch minimo" è:	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.	V	una condizione del mare caratterizzata da onde corte e ripide.	F	un vento caldo e secco discendente da una catena montuosa.	F	1.6.2-29	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
939		In genere la pressione aumenta se:	spirano venti freddi dal 4° e 1° quadrante.	V	spirano venti freddi dal 2° e 3° quadrante.	F	nessuna delle due affermazioni suddette è corretta.	F	1.6.2-30	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
940		Sono nuvole temporalesche:	gli altocumuli	F	i cumulonembi.	V	i nembostrati.	F	1.6.2-31	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
941		Generalmente, al passaggio di un fronte freddo:	la pressione diminuisce in modo irregolare, inoltre la temperatura e l'umidità sono in aumento.	F	la visibilità peggiora, vi sono nubi di tipo altostratiforme e nebbie.	F	la pressione aumenta bruscamente, il vento rinforza con raffiche.	V	1.6.2-32	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
942		Generalmente, con aria instabile si hanno precipitazioni:	scarse.	F	di forte intensità e a intermittenza.	V	poco intense.	F	1.6.2-33	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
943		Come si definisce una corrente di marea?	lo spostamento orizzontale delle acque marine generato dalla marea, non collegato al moto ondoso	V	lo spostamento verticale delle acque marine generato dalla marea.	F	lo spostamento obliquo delle acque marine generato dalla marea.	F	1.6.1.97	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
944		Una corrente marina è:	un movimento di masse d'acqua non derivante dal moto ondoso o dalla marea.	V	un movimento di masse d'acqua generato dal moto ondoso o dalla marea.	F	un movimento di masse d'acqua generato dall'azione combinata delle maree e del moto ondoso.	F	1.6.1-42	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
945		In genere, con aria instabile la visibilità è:	buona, a volte ottima.	V	scarsa.	F	nessuna delle due affermazioni suddette è corretta.	F	1.6.2-34	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
946		Riguardo alla corrente marina, è possibile affermare che:	si verifica in acque relativamente basse e negli stretti, e relative adiacenze, colleganti due bacini.	F	l'intero ciclo copre un periodo di alcune ore.	F	si verifica in acque profonde e in mari aperti e che risente del moto di rotazione terrestre.	V	1.6.1-43	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti
947		La corrente di marea:	si verifica in acque relativamente basse e negli stretti, e relative adiacenze, colleganti due bacini.	V	è un fenomeno stagionale.	F	la massa d'acqua interessata ha una sua densità e temperatura diversa dalla massa d'acqua circostante.	F	1.6.1-44	BASE	METEOROLOGIA	Elementi di meteorologia e strumenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
948		Un fronte stazionario indica:	una persistente situazione di stallo e di maltempo.	V	un fronte attivo di temporali.	F	un fronte che si muove poco.	F	1.6.2-35	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
949		Il vento è teso quando:	la direzione media e la velocità media si mantengono costanti per un certo periodo di tempo.	V	la direzione media muta continuamente mentre la velocità media rimane costante.	F	è a raffiche quando direzione e velocità medie variano notevolmente e improvvisamente.	F	1.6.2-36	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
950		I vento è a raffiche quando:	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.	V	quando la direzione media muta continuamente mentre la velocità media rimane costante per un certo periodo di tempo.	F	quando direzione e velocità medie non variano, come accade nel corso di temporali.	F	1.6.2-37	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
951		Il Foehn (o Fohn) indica:	un vento che discende forzatamente di quota lungo il versante sottovento di un ostacolo orografico.	V	un vento che, per effetto di un ostacolo orografico, è costretto a salire di quota lungo il versante sopravento.	F	un vento anabatico.	F	1.6.2-38	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
952		Cosa provoca il moto ondoso?	le maree alle quadrature.	F	la sabbia quando è vicina alle rocce.	F	il vento.	V	1.6.2-39	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
953		La lunghezza di un'onda è data dalla distanza:	orizzontale tra due incavi successivi.	F	orizzontale tra due creste successive.	V	verticale tra la cresta di un'onda e l'incavo dell'onda successiva.	F	1.6.2-40	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
954		L'altezza di un'onda è data dalla distanza verticale:	tra la cresta e l'incavo.	V	tra la cresta e il frangente.	F	tra il frangente e l'incavo.	F	1.6.2-41	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
955		Generalmente un'onda frange quando:	la profondità del fondale è maggiore del doppio dell'altezza dell'onda.	F	il rapporto tra altezza e lunghezza (ripidità) dell'onda è maggiore di 1/25.	F	il rapporto tra altezza e lunghezza (ripidità) dell'onda è maggiore di 1/7.	V	1.6.2-42	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
956		Generalmente un'onda frange quando:	il rapporto tra altezza e lunghezza (ripidità) dell'onda è maggiore di 1/8.	F	la profondità del fondale è maggiore del doppio dell'altezza dell'onda.	F	la profondità del fondale è minore del doppio dell'altezza dell'onda.	V	1.6.2-43	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
957		Cosa si intende per "mare vivo"?	quando l'onda proviene per propagazione da una zona lontana, rispetto all'osservatore, dove agisce un vento che lo sta generando.	F	è generato da un vento che agisce sul posto dove si trova l'osservatore.	V	è una zona ricca di pesce.	F	1.6.2-44	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
958		Quando si ha il così detto "mare lungo" circa le onde?	quando c'è vento ma non c'è onda.	F	quando si ha moto ondoso generato da un vento che agisce sul posto dove si trova l'osservatore.	F	quando si ha moto ondoso proveniente per propagazione da una zona lontana, rispetto all'osservatore, in cui è presente un "mare vivo".	V	1.6.2-45	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
959		L'osservatore valuta che sta navigando con un "mare vecchio" (o "morto") se il sistema di onde:	persiste sul posto dove si trova l'osservatore pur in assenza dell'azione diretta del vento che lo aveva generato.	V	è generato da un vento che agisce sul posto dove si trova l'osservatore.	F	proviene per propagazione da una zona lontana, rispetto all'osservatore, in cui è presente un mare vivo.	F	1.6.2-46	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
960		Quant'è il valore di pressione media sul livello del mare?	1053,2 hPa.	F	1003,2 mm.	F	1013,2 hPa.	V	1.6.2-47	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
961		In genere, nella zona che precede un fronte caldo:	la pressione aumenta rapidamente.	F	si ha pioggia intermittente.	F	la pressione cade rapidamente.	V	1.6.2-48	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
962		Se la pressione sale bruscamente, cosa possiamo attenderci:	il passaggio di un fronte freddo.	V	il passaggio di un fronte caldo.	F	il passaggio di un fronte occluso.	F	1.6.2-49	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
963		Quali sono gli effetti di un fronte caldo?	il rapido sollevamento dell'aria calda genera nubi di tipo cumulonembo generando fenomeni meteorologici anche violenti come rovesci, temporali e vento forte.	F	l'aria calda, raffreddandosi, causa piogge leggere al passaggio del fronte.	V	nebbia da irraggiamento.	F	1.6.2-50	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
964		Quali sono gli effetti di un fronte freddo?	il rapido sollevamento dell'aria calda genera nubi di tipo cumulonembo, generando fenomeni meteorologici anche violenti come rovesci, temporali e vento forte.	V	l'aria calda, raffreddandosi, causa piogge leggere al passaggio del fronte.	F	nebbia da irraggiamento.	F	1.6.2-51	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
965		Quale differenza c'è fra nebbia e foschia?	nessuna.	F	entrambe riducono la visibilità, ma si ha la nebbia quando la visibilità viene ridotta a valori inferiori a 1 km.	V	entrambe riducono la visibilità, ma si ha la foschia quando la visibilità viene ridotta a valori inferiori a 1 km.	F	1.6.2-52	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
966		Circa il gradiente barico, i venti saranno:	sempre costanti fra un'isobara e l'altra.	F	più deboli quanto minore è la distanza tra una isobara e l'altra, perché minore è la differenza di pressione.	F	più forti quanto minore è la distanza tra una isobara e l'altra, perché maggiore è la differenza di pressione.	V	1.6.2-53	BASE	METEOROLOGIA	Bollettini meteorologici e previsioni locali
967		Il grado di longitudine è la misura della distanza:	angolare tra l'equatore ed il parallelo passante per il punto.	F	angolare tra due meridiani ed è pari a 60 minuti d'arco.	V	equivalente ad un miglio marino.	F	1.7.1-1	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
968		Il grado di latitudine è la misura della distanza:	angolare tra un meridiano ed il successivo corrispondente ad 1' di arco.	F	equivalente ad un miglio marino.	F	angolare tra l'equatore ed il parallelo, oppure tra due paralleli.	V	1.7.1-2	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
969		L'arco di meridiano compreso fra l'equatore e il parallelo passante per il punto esprime:	la latitudine del punto.	V	l'affermazione è errata.	F	la distanza angolare compresa fra i paralleli passanti per i due punti.	F	1.7.1-3	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
970		La latitudine è misurata:	da 0° a 90° verso Est o verso Ovest.	F	da 0° a 180° verso Nord o verso Sud.	F	la latitudine si misura da 0° a 90° verso Nord o verso Sud.	V	1.7.1-4	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
971		La longitudine si misura:	da 0° a 90° verso Est o verso Ovest.	F	da 0° a 180° verso Est o verso Ovest.	V	da 0° a 180° verso Nord o verso Sud.	F	1.7.1-5	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
972		Il meridiano è:	un circolo minore della superficie terrestre, parallelo al piano dell'equatore.	F	il circolo massimo ottenuto attraverso l'intersezione della sfera terrestre con un piano perpendicolare all'asse polare e passante per il centro della terra.	F	ogni semicircolo massimo che passa per i due poli geografici Nord e Sud.	V	1.7.1-6	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
973		Le coordinate geografiche sono date da:	equatore e meridiano di Greenwich.	F	latitudine e longitudine.	V	Nord, Sud, Est, Ovest.	F	1.7.1-7	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
974		I cerchi fondamentali del sistema di coordinate sono:	il meridiano di Greenwich ed il meridiano di Monte Mario.	F	l'ortodromia e la lossodromia.	F	l'equatore ed il meridiano di Greenwich.	V	1.7.1-8	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
975		Considerando la terra perfettamente sferica, il miglio nautico corrisponde:	alla lunghezza dell'arco di un circolo di parallelo che corrisponde ad a 1' (un primo) misurato sulla scala della longitudine.	F	alla lunghezza dell'arco di circolo massimo che corrisponde a 1' (un primo) di latitudine.	V	a 1896 metri.	F	1.7.1-9	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
976		Il meridiano di Greenwich è:	il semicerchio massimo fondamentale al quale si rapportano le longitudini dei luoghi.	V	il semicerchio massimo fondamentale al quale si rapportano le latitudini dei luoghi; divide la terra in due emisferi: Nord e Sud.	F	il circolo massimo fondamentale, al quale si rapportano le latitudini dei luoghi; divide la terra nei due emisferi Nord e Sud.	F	1.7.1-10	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
977		Cos'è il "grado"?	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).	V	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).	F	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).	F	1.7.1-11	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
978		L'arco di equatore compreso tra il meridiano fondamentale ed il meridiano passante per il punto esprime:	l'arco di meridiano inferiore a 90 gradi compreso fra i due punti.	F	la longitudine del punto.	V	la distanza angolare compresa fra i meridiani passanti per i due punti.	F	1.7.1-12	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
979		I Circoli Massimi sono:	gli Antimeridiani.	F	l'Equatore ed i Meridiani con i rispettivi Antimeridiani.	V	l'insieme dei Paralleli e i Meridiani.	F	1.7.1-13	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
980		I paralleli sono gli infiniti:	circoli minori che si dipartono parallelamente dall'equatore verso i poli.	V	circoli minori che uniscono i poli.	F	semicircoli che uniscono i poli.	F	1.7.1-14	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
981		Posto che le linee di riferimento del sistema di coordinate geografiche sono l'equatore ed il meridiano di Greenwich, tali linee rispettivamente sono:	il primo è un circolo massimo, il secondo è un semicircolo massimo.	V	il primo è un cerchio minore, il secondo è un semicerchio minore.	F	il primo è un cerchio semimassimo, il secondo è un semicerchio minore.	F	1.7.1-15	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
982		Per ogni grado di longitudine, si considerano 180 meridiani tra 0 e 180 gradi Est, 180 meridiani tra 0 e 180 gradi Ovest, ma:	effettivamente sono infiniti.	V	effettivamente sono 90 verso nord e 90 verso sud.	F	effettivamente sono molti meno.	F	1.7.1-16	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
983		La longitudine si misura:	da 0 a 180 gradi verso E e da 0 a 180 gradi verso W.	V	da 0 a 360 gradi verso S o N.	F	da 0 a 90 gradi verso N e da 0 a 90 gradi verso S.	F	1.7.1-17	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
984		I paralleli sono:	circoli minori paralleli all'asse di rotazione terrestre.	F	circoli massimi paralleli all'equatore.	F	circoli minori perpendicolari all'asse terrestre e paralleli all'equatore.	V	1.7.1-18	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
985		L'equatore è:	il semicircolo massimo fondamentale, al quale si rapportano le longitudini dei luoghi. Divide la terra in due emisferi Est ed Ovest.	F	il circolo massimo fondamentale, al quale si rapportano le latitudini dei luoghi. Divide la terra nei due emisferi Nord (Boreale) e Sud (Australe).	V	meridiano fondamentale.	F	1.7.1-19	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
986		Quanto misura un miglio nautico?	1609,34 metri.	F	1852 metri.	V	1810 metri.	F	1.7.1-20	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
987		Come si esprimono le coordinate geografiche?	in latitudine e longitudine.	V	in cerchio capace e rilevamento bussola.	F	in rilevamento bussola e rilevamento magnetico.	F	1.7.1-21	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
988		Usualmente, la lettera greca "λ" (lambda) è utilizzata:	per indicare la latitudine.	F	per indicare la longitudine.	V	assolutamente non è utilizzata.	F	1.7.1-22	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
989		Navigando con Rv = 180 gradi, rimarrà invariata:	la latitudine.	F	la longitudine.	V	nessuna delle due.	F	1.7.1-23	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
990		Sono elementi del sistema di riferimento sulla sfera terrestre:	poli geografici, equatore e meridiano di Greenwich.	V	miglio nautico, lossodromia ed ortodromia.	F	rosa dei venti.	F	1.7.1-24	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
991		Usualmente, la lettera greca "ϕ" (fi) è utilizzata:	per indicare la latitudine.	V	per indicare la longitudine.	F	assolutamente non è utilizzata.	F	1.7.1-25	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
992		I meridiani sono gli infiniti:	circoli massimi dell'emisfero nord.	F	semicircoli che uniscono i poli.	V	circoli minori che si dipartono parallelamente dall'equatore ai poli.	F	1.7.1-26	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
993		Dove è indicato, sulla carta nautica, il valore della longitudine?	in basso.	F	in alto.	F	in alto e in basso.	V	1.7.1-27	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
994		L'equatore:	è l'unico parallelo a non essere un cerchio massimo.	F	costituisce il riferimento per la misura della latitudine	V	costituisce unico riferimento per la misura della longitudine.	F	1.7.1-28	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
995		Il circolo massimo che divide la terra nei due emisferi, noti sotto il nome di "Australe" e "Boreale", è denominato:	orizzonte.	F	equatore.	V	meridiano di Greenwich.	F	1.7.1-29	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
996		Con la sola coordinata geografica della longitudine è possibile identificare in maniera univoca un punto geografico della terra?	certamente.	F	solo se abbiamo la sua distanza dal faro.	F	no, occorre necessariamente anche la seconda coordinata geografica della latitudine.	V	1.7.1-30	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
997		Uno dei seguenti valori è un dato sicuramente errato; quale?	95 gradi di latitudine nord.	V	95 gradi di longitudine est.	F	95 gradi di longitudine ovest.	F	1.7.1-31	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
998		La caratteristica dei punti lungo un arco di parallelo è che:	tutti hanno la stessa latitudine.	V	tutti sono equidistanti fra loro.	F	tutti hanno la stessa longitudine.	F	1.7.1-32	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
999		La caratteristica dei punti lungo un arco di meridiano è che:	tutti sono equidistanti fra loro.	F	tutti hanno la stessa longitudine.	V	tutti hanno la stessa latitudine.	F	1.7.1-33	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
1000		Navigando con Rv 090 gradi, rimane invariata:	la declinazione magnetica.	F	la latitudine.	V	la longitudine.	F	1.7.1-34	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
1001		La latitudine di un punto è l'arco:	di meridiano compreso tra l'equatore ed il punto (o il parallelo passante per il punto considerato).	V	compreso tra l'equatore ed il polo.	F	di equatore compreso tra il meridiano di Greenwich ed il meridiano passante per il punto considerato.	F	1.7.1-35	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1002		La longitudine di un punto è l'arco:	compreso tra il meridiano di Greenwich ed il suo antimeridiano.	F	di equatore compreso tra il meridiano di Greenwich ed il meridiano passante per il punto considerato.	V	di meridiano compreso tra l'equatore ed il punto (o parallelo passante per il punto considerato).	F	1.7.1-36	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
1003		Per convenzione si dice che i paralleli sono:	181.	F	tanti quanti sono i meridiani.	F	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.	V	1.7.1-37	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
1004		Per convenzione si dice che i meridiani sono:	361.	F	tanti quanti sono i paralleli.	F	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.	V	1.7.1-38	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
1005		Il meridiano "zero" corrisponde:	a quello comunemente chiamato meridiano di Greenwich.	V	a quello che si trova nel punto ove si incrociano il meridiano di Greenwich e l'equatore.	F	a quello comunemente chiamato equatore.	F	1.7.1-39	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
1006		Il novantesimo parallelo si trova:	al polo.	V	a metà tra il polo e l'equatore.	F	all'equatore.	F	1.7.1-40	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
1007		Il novantesimo meridiano:	è l'antimeridiano ovvero il meridiano opposto al meridiano di Greenwich.	F	passa per Greenwich.	F	ricade esattamente a metà tra il meridiano di Greenwich ed il suo antimeridiano, cioè nel cardine Est ovvero nel cardine Ovest.	V	1.7.1-41	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1008		Leggo sulla carta nautica in proiezione di mercatore che un'isola si trova a 45 gradi di latitudine: è Nord o Sud?	è nord se vediamo i valori di latitudine aumentare verso il Nord.	V	è sud se vediamo i valori di longitudine diminuire verso il Nord.	F	è sud se si trova su un parallelo.	F	1.7.1-42	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
1009		L'emisfero sud è quello:	australe.	V	boreale.	F	settentrionale.	F	1.7.1-43	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
1010		Se la longitudine di un punto misura 0° significa che:	il punto si trova esattamente sul meridiano di Greenwich.	V	il punto si trova esattamente sull'equatore.	F	il punto si trova sul parallelo del tropico del cancro.	F	1.7.1-44	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
1011		Se la latitudine di un punto misura 0° significa che:	il punto si trova sull'equatore.	V	il punto si trova sul meridiano di Greenwich.	F	il punto si trova al Polo Nord.	F	1.7.1-45	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Coordinate geografiche
1012		A quali aree marittime si riferiscono le carte e pubblicazioni nautiche edite dall'I.I.M.M.?	ai mari ed alle coste nazionali italiane.	F	a tutti i mari del mondo.	F	ai mari ed alle coste nazionali italiane nonché a quelle del Mar Mediterraneo.	V	1.7.2-1	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1013		In una carta di Mercatore, la scala delle latitudini rimane la stessa per tutta la carta?	sì.	F	no, non è costante e diminuisce con la latitudine.	F	no, non è costante ed aumenta con la latitudine.	V	1.7.2-2	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1014		Gli aggiornamenti alla carta nautica si riportano:	sulle "Tavole Nautiche".	F	nella Legenda del titolo.	F	su un lato a margine della stessa carta nautica.	V	1.7.2-3	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1015		La carta di Mercatore:	è una modifica della carta gnomonica operata dallo spagnolo Mercatore.	F	in essa i paralleli hanno distanza variabile in funzione delle latitudini crescenti.	V	rappresenta le zone polari.	F	1.7.2-4	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1016		A seconda della scala, in quali categorie si possono suddividere le carte nautiche?	carte planetarie, carte astronomiche, carte satellitari, carte radiogoniometriche e carte sinottiche.	F	carte generali, carte di atterraggio, carte costiere, carte dei litorali e piani nautici.	V	carte stereografiche, carte topografiche, carte astronomiche, carte gnomoniche e carte iperboliche.	F	1.7.2-5	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1017		Qual è la scala delle carte nautiche generali?	1:100.000 e inferiore.	F	1:3.000.000 e inferiore.	V	1:300.000 e inferiore.	F	1.7.2-6	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1018		Come possono definirsi le carte nautiche costiere?	carte utilizzate dal navigante durante la navigazione svolta nei bacini portuali.	F	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.	V	carte utilizzate dalle Stazioni Radio Costiere.	F	1.7.2-7	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1019		Le linee batimetriche:	delimitano le aree in cui è vietato l'ancoraggio.	F	consentono di individuare la presenza di relitti.	F	sono linee di ugual fondale.	V	1.7.2-8	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1020		Come sono rappresentati i meridiani sulla carta di Mercatore?	con rette parallele tra loro, ma non equidistanti.	F	con rette perpendicolari all'equatore ed equidistanti fra loro.	V	con rette convergenti verso il polo.	F	1.7.2-9	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1021		Quale carta non è usata per condurre la navigazione costiera?	la carta a piccola scala.	V	la carta a grande scala.	F	la carta dei litorali.	F	1.7.2-10	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1022		Quale caratteristica possiede la carta di Mercatore?	l'isogonia, perché conserva inalterati gli angoli formati da meridiani e paralleli.	V	la proiezione gnomonica, che mostra i paralleli radiali.	F	la proiezione gnomonica, che mostra i meridiani radiali.	F	1.7.2-11	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1023		I "pianetti" sono utilizzati per:	conoscere le correnti marine e svolgere i relativi problemi.	F	conoscere l'entrata dei porti ed altre informazioni quali la dislocazione delle banchine, i punti di ormeggio, i fondali presenti, ecc.	V	la condotta della navigazione in avvicinamento della costa.	F	1.7.2-12	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1024		Che tipo di carta è il piano nautico in relazione alla scala della carta?	carta a grande scala riproducente aree di limitate estensioni come porti, rade, isolotti.	V	carta a grande scala riproducente aree di elevate estensioni come mari e continenti.	F	carta a grande scala, quale quella con scala 1:1.000.000.	F	1.7.2-13	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1025		Si usa la carta gnomonica per la navigazione costiera stimata?	sempre.	F	no, è utilizzabile per pianificare una traversata oceanica.	V	sì, perché è prescritta per una navigazione a corto raggio.	F	1.7.2-14	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1026		Quali, tra quelli sotto elencati, sono riportati sulla carta nautica edita dall'I.I.M.M.?	simboli indicanti la natura del suolo terrestre.	F	le caratteristiche dei venti nella zona rappresentata.	F	simboli indicanti la natura del fondo marino.	V	1.7.2-15	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1027		In cosa consiste la proprietà della isogonia di una carta nautica?	la carta mantiene il rapporto tra gli angoli, ma solo in ristrette fasce di latitudine e a date condizioni.	F	la carta mantiene gli angoli della realtà.	V	la carta mantiene il rapporto tra le aree.	F	1.7.2-16	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1028		Le carte nautiche sono classificate secondo il criterio:	del formato.	F	della scala.	V	del porto principale cui si riferiscono.	F	1.7.2-17	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1029		Le carte generali possono essere utilizzate per:	la disposizione delle varie carte particolari.	F	lo studio di eventi meteorologici su grande scala.	F	la pianificazione di rotte su grandi distanze.	V	1.7.2-18	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1030		Sulla carta di Mercatore i paralleli sono rappresentati da linee rette:	non parallele tra loro, ma equidistanti.	F	parallele tra loro, ma non equidistanti al crescere della latitudine.	V	parallele tra loro ed equidistanti.	F	1.7.2-19	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1031		Sulla proiezione di Mercatore, i primi di longitudine:	sono uguali tra loro.	V	diminuiscono la loro lunghezza con il crescere della latitudine.	F	aumentano la loro lunghezza con il crescere della latitudine.	F	1.7.2-20	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1032		Generalmente, la “carta generale” è espressa con:	scala compresa tra 1:60.000 e 1:200.000.	F	scala superiore a 1:1.000.000.	F	scala inferiore a 1:3.000.000.	V	1.7.2-21	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1033		Qual è la scala utilizzata nella “carta costiera” tra quelle sotto indicate?	1:10.000.	F	1:100.000.	V	1:1.100.000.	F	1.7.2-22	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1034		Qual è la scala utilizzata nel “piano nautico” tra quelle sotto indicate, per rappresentare un porto e la sua rada?	1:550.000.	F	1:55.000.	F	1:5.000.	V	1.7.2-23	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1035		Oltre al profilo della costa, cosa è riportato sulle carte nautiche?	la natura della terraferma, e alcune notizie oceanografiche.	F	la dislocazione delle stazioni radio costiere.	F	la profondità, le elevazioni, i segnali convenzionali ecc.	V	1.7.2-24	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1036		Tra due scale della carta, la maggiore è quella:	che dipende dalla latitudine.	F	col denominatore maggiore.	F	col denominatore minore.	V	1.7.2-25	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1037		In navigazione, si può carteggiare sulle carte didattiche?	no, perché sono stampate in bianco e nero e non a quattro colori.	F	si.	F	no, perché oltre a non essere aggiornate non sono documenti ufficiali.	V	1.7.2-26	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1038		I poli non sono rappresentabili con la Carta di Mercatore:	in quanto la lunghezza del primo di latitudine diviene infinita in prossimità dei Poli.	V	in quanto la navigazione ai poli è talmente scarsa da rendere non conveniente la produzione di tali carte di mercatore polari.	F	le precedenti risposte sono errate.	F	1.7.2-27	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1039		Riguardo alle caratteristiche della proiezione di Mercatore, si può dire che:	che il punto di proiezione è situato al centro della Terra.	V	che lungo i meridiani i rapporti tra le distanze risultano inalterati.	F	che la distanza tra i paralleli diminuisce verso i poli.	F	1.7.2-28	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1040		Le informazioni sul tipo di fondale:	si chiedono per radio.	F	si leggono sulla carta nautica.	V	si acquisiscono su internet.	F	1.7.2-29	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1041		Al fine di preservare la riutilizzabilità della carta nautica:	la biro verde serve solo a tracciare le rotte e a segnare i punti stimati.	F	la biro nera a punta sottile serve a segnalare i punti nave documentabili.	F	il compasso, possibilmente a punte secche, serve per misurare o riportare distanze.	V	1.7.2-30	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1042		Tra le caratteristiche della proiezione di Mercatore, risulta che:	non conserva la corrispondenza dei valori angolari.	F	i paralleli risultano equidistanti tra loro.	F	rende rettilinee le rotte lossodromiche.	V	1.7.2-31	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1043		Sulla carta nautica in proiezione di Mercatore è indicato un segnalamento preceduto da una " **F** "; significa che:	è una costa frastagliata.	F	è una luce fissa.	V	è un faro.	F	1.7.2-32	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1044		Nella carta nautica di Mercatore i meridiani ed i paralleli formano angoli di:	45 gradi.	F	90 gradi.	V	180 gradi.	F	1.7.2-33	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1045		Tra le caratteristiche della proiezione di Mercatore, risulta che:	lungo gli archi di meridiani i rapporti tra le distanze risultano inalterati.	F	non è utilizzabile oltre i 70 gradi di Latitudine.	V	i paralleli risultano equidistanti tra loro.	F	1.7.2-34	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1046		La scala 1:50.000 identifica una carta nautica:	“costiera a grande scala”, utilizzabile per condurre la navigazione costiera.	V	dei porti e delle rade (“piano nautico”).	F	a proiezione “gnomonica”.	F	1.7.2-35	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1047		La carta nautica di "nuova edizione", edita dall'I.I.M.M.:	non annulla la precedente edizione.	F	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.).	V	è una carta a copertura di una zona mai rappresentata.	F	1.7.2-36	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1048		Come si esegue sulla scala della carta nautica, la misura della distanza?	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.	F	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.	F	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.	V	1.7.2-37	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1049		Cosa indica la lettera “ **r** ” sulla carta nautica nazionale, nella zona rappresentante il mare?	scoglio emergente.	F	fondale roccioso.	V	fondale ripido (la profondità aumenta rapidamente).	F	1.7.2-38	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1050		La lettera " **f** " sulla carta nautica, nella zona rappresentante il mare, indica:	il fondo fangoso.	V	una zona di ancoraggio alla fonda.	F	una nave alla fonda.	F	1.7.2-39	**BASE**	**NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA**	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1051	figura 92	Il simbolo in figura a fianco, riportato sulla carta nautica, indica:	i limiti di una zona regolamentata.	V	la presenza di una tonnara.	F	fondo sporco.	F	1.7.2-40	**BASE**	**NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA**	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1052	figura 93	Il simbolo in figura, riportato sulla carta nautica, indica:	la presenza di un punto cospicuo.	F	la presenza di uno scoglio affiorante.	V	la presenza di un campanile.	F	1.7.2-41	**BASE**	**NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA**	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1053	figura 94	Il simbolo in figura, riportato sulla carta nautica, indica:	la presenza di scogli sommersi pericolosi per la navigazione.	V	la presenza di scogli sommersi non pericolosi per la navigazione.	F	reti da pesca.	F	1.7.2-42	**BASE**	**NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA**	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1054	figura 95	Il simbolo in figura a fianco, riportato sulla carta nautica, è prescritto per indicare la presenza di un cavo:	elettrico non perfettamente isolato, è pericoloso immergersi in acqua.	F	sottomarino non più in funzione o abbandonato.	V	per reti da pesca.	F	1.7.2-43	**BASE**	**NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA**	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1055		La scritta " **P.A.** ", posizionata vicino ad un simbolo sulla carta nautica, è utilizzata per indicare:	"posizione approssimativa".	V	"posizione di ancoraggio".	F	"parzialmente affiorante".	F	1.7.2-44	**BASE**	**NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA**	Carte nautiche e proiezione di Mercatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1056	figura 96	Il simbolo in figura a fianco indica la presenza di una zona dove:	è possibile l'ancoraggio di piccole navi.	V	è possibile l'ancoraggio con ancora dotata di una sola marra.	F	è probabile che l'ancora s'incastri sul fondo.	F	1.7.2-45	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1057		La proiezione di Mercatore consente di tracciare una rotta:	lossodromica.	V	magnetica.	F	ortodromica.	F	1.7.2-46	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1058		La proiezione di Mercatore consente di tracciare una rotta:	più breve.	F	ad angolo costante.	V	più breve mantenendo costante l'angolo.	F	1.7.2-47	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1059		Una isobata è una linea che unisce punti di:	pressione atmosferica crescente in modo uniforme.	F	eguale profondità marina.	V	eguale pressione atmosferica.	F	1.7.2-48	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1060		Come possono definirsi le carte nautiche dei litorali?	carte utilizzate nella navigazione fra isole distanti tra loro per non più di 12 miglia nautiche.	F	carte utilizzate per la navigazione tra stati costieri confinanti.	F	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.	V	1.7.2-49	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1061	figura 97	Il simbolo rappresentato in figura indica:	la presenza e la direzione di correnti marine particolarmente intense, tra schemi di separazione del traffico.	F	la presenza di uno schema di separazione del traffico, diviso da una zona di separazione.	V	la presenza di una zona di traffico costiero senza limiti definiti.	F	1.7.2-50	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1062	figura 98	Il simbolo rappresentato in figura indica:	un porto turistico non più in uso.	F	il divieto di pesca a strascico.	F	l'ancoraggio vietato.	V	1.7.2-51	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1063	figura 99	Il simbolo rappresentato in figura indica:	la presenza di un relitto pericolosamente appoppato.	F	la presenza di una boa di ormeggio.	F	la presenza di un relitto in parte emergente.	V	1.7.2-52	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1064	figura 100	Il simbolo rappresentato in figura indica:	la presenza di un cavo telefonico sottomarino.	F	la presenza di una condotta non specificata.	V	la presenza di un cavo elettrico sottomarino.	F	1.7.2-53	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1065	figura 101	Il simbolo rappresentato in figura indica:	che il fondale situato in un raggio pari a un miglio nautico dallo stesso è di natura argillosa.	F	un punto di fonda.	V	la presenza di corpi morti di categoria A.	F	1.7.2-54	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1066		Che cosa si intende per ortodromia?	la rotta mantenuta da un'unità che delinea un percorso che interseca tutti i meridiani secondo un angolo costante.	F	il percorso seguito da un'unità che interseca in successione i meridiani alternativamente con angoli diversi e uguali.	F	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.	V	1.7.2-55	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore
1067		Che cosa si intende per lossodromia?	la rotta mantenuta da un'unità che delinea un percorso che interseca tutti i meridiani secondo un angolo costante.	V	il percorso seguito da un'unità che interseca in successione i meridiani alternativamente con angoli diversi e uguali.	F	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.	F	1.7.2-56	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Carte nautiche e proiezione di Mercatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1068		Per quale finalità è stata creata la funzione MOB (*Man Over Board*) sui dispositivi GPS?	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.	V	la funzione MOB, attivata manualmente quando l'uomo cade in mare, emette onde magnetiche a bassa frequenza.	F	attivare automaticamente un sistema di localizzazione radiogoniometrico per determinare il rilevamento rispetto alla posizione dell'uomo caduto in mare.	F	1.7.3-1	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica
1069		In cosa consiste il sistema GPS?	è un trasmettitore in grado di determinare il proprio rilevamento vero rispetto a un complesso di stazioni riceventi, poste in prossimità dei poli.	F	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.	V	è un trasmettitore in grado di determinare il proprio rilevamento geosatellitare inerziale rispetto a un complesso di stazioni gravitazionali.	F	1.7.3-2	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica
1070		Quali sono le principali informazioni fornite dal sistema GPS?	altitudine e parallasse, distanza e rotta necessarie per raggiungere un waypoint, prora vera e velocità propulsiva e ora stimata del punto di partenza.	F	latitudine e longitudine, direzione ed intensità del vento e della corrente e altezza media delle onde del mare.	F	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.	V	1.7.3-3	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica
1071		Quale tra queste affermazioni è corretta?	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.	F	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.	V	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.	F	1.7.3-4	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica
1072		Qual è il margine di errore del G.P.S.?	pochi metri.	V	500 e più metri.	F	100 e più metri.	F	1.7.3-5	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica
1073		Qual è l'utilità del G.P.S.?	rilevare un punto cospicuo a terra.	F	fornire in ogni istante il punto nave.	V	seguire la Prora.	F	1.7.3-6	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1074		Il GPS è obbligatorio?	nella navigazione oltre le 50 miglia.	F	no, è una dotazione consigliata e facoltativa.	F	nella navigazione oltre le 12 miglia.	V	1.7.3-7	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica
1075		Utilizzando il GPS per la navigazione è opportuno posizionare il WAY-POINT:	almeno 500 metri fuori dai fanali del porto, avendo cura che la rotta non passi su ostacoli o secche.	V	all'interno del porto.	F	in corrispondenza del fanale rosso.	F	1.7.3-8	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica
1076		Cosa è opportuno verificare sul proprio apparato GPS:	l'esistenza e il corretto utilizzo del tasto MOB.	V	la connessione con il canale 100 del VHF.	F	la connessione alla bussola di bordo.	F	1.7.3-9	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica
1077		Cosa è il MOB?	la funzione del GPS che traccia il punto di caduta dell'uomo a mare e il rilevamento per tornarci.	V	la funzione del GPS che avvisa della navigazione in acque poco profonde.	F	la funzione del GPS per allertare la Capitaneria di porto.	F	1.7.3-10	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica
1078		Il GPS, nel calcolare la rotta per il WAY-POINT impostato:	effettua sempre automaticamente il calcolo della rotta tenendo conto di ostacoli, pericoli e morfologia della costa.	F	legge solamente gli ostacoli.	F	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.	V	1.7.3-11	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica
1079		La navigazione effettuata con il G.P.S. è denominata:	navigazione stimata.	F	navigazione costiera.	F	navigazione per WAY-POINT.	V	1.7.3-12	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1080		Il GPS cartografico indica:	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.	V	solo il punto nave.	F	la presenza di altre unità in navigazione.	F	1.7.3-13	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Navigazione elettronica
1081		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?	quarto quadrante.	F	secondo quadrante.	V	primo quadrante.	F	1.7.4-1	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Orientamento e rosa dei venti
1082		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?	la direzione 048 gradi verso l'alto e a destra; la direzione 167 gradi verso il basso e a destra.	V	la direzione 048 gradi verso l'alto e a sinistra; la direzione 167 gradi verso il basso e a destra.	F	la direzione 048 gradi verso il basso e a sinistra; la direzione 167 gradi verso l'alto e a destra.	F	1.7.4-2	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Orientamento e rosa dei venti
1083		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?	la direzione 301 gradi verso l'alto e a destra; la direzione 249 gradi verso il basso e a destra.	F	la direzione 301 gradi verso l'alto e a sinistra; la direzione 249 gradi verso il basso e a sinistra.	V	la direzione 301 gradi verso il basso e a sinistra; la direzione 249 gradi verso l'alto e a destra.	F	1.7.4-3	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Orientamento e rosa dei venti
1084		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?	secondo quadrante.	F	primo quadrante.	F	terzo quadrante.	V	1.7.4-4	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Orientamento e rosa dei venti
1085		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?	secondo quadrante.	F	primo quadrante.	F	quarto quadrante.	V	1.7.4-5	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Orientamento e rosa dei venti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1086		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?	primo quadrante.	V	quarto quadrante.	F	secondo quadrante.	F	1.7.4-6	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Orientamento e rosa dei venti
1087		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?	quarto quadrante.	F	secondo quadrante.	V	primo quadrante.	F	1.7.4-7	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Orientamento e rosa dei venti
1088		L'angolo di rotta e l'angolo di prora, si misurano con valori che vanno da 0° a 360° in senso:	antiorario.	F	orario.	V	da est verso ovest.	F	1.7.4-8	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Orientamento e rosa dei venti
1089		Quali sono le direzioni cardinali?	Nord (N), Sud (S), Est (E) e Ovest (W).	V	NE (Nord-Est), SE (Sud-Est), SW (Sud-Ovest) e NW (Nord-Ovest).	F	45°, 135°, 225° e 315°.	F	1.7.4-9	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Orientamento e rosa dei venti
1090		Quale tra queste affermazioni è corretta?	le direzioni cardinali rappresentano quelle verso cui sono dirette le correnti di marea.	F	le direzioni cardinali rappresentano le direzioni di provenienza degli alisei.	F	le direzioni cardinali costituiscono le principali direzioni di riferimento rispetto alle quali si individuano tutte le altre direzioni.	V	1.7.4-10	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Orientamento e rosa dei venti
1091		Quali sono le direzioni intercardinali?	90°, 180°, 270° e 360°.	F	NE (Nord-Est), SE (Sud-Est), SW (Sud-Ovest) e NW (Nord-Ovest).	V	Nord (N), Sud (S), Est (E) e Ovest (W).	F	1.7.4-11	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Orientamento e rosa dei venti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1092		Verso quale direzione si orientano gli aghi di una bussola magnetica a bordo dell'unità?	Nord bussola.	V	Nord vero.	F	Nord magnetico.	F	1.7.4-12	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1093		A quale funzione adempie la linea di fede di una bussola magnetica?	indica l'angolo che l'unità forma con la direzione del meridiano indicata dalla bussola.	V	indica l'angolo che l'unità forma con la direzione del parallelo indicata dalla bussola.	F	indica l'angolo che il baglio forma con la direzione del parallelo indicata dalla bussola.	F	1.7.4-13	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1094		Da cos'è costituita la rosa graduata da una bussola magnetica?	da un disco rappresentante i venti predominanti.	F	sfere di condensazione magnetica.	F	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.	V	1.7.4-14	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1095		Cos'è una bussola magnetica di bordo?	lo strumento di bordo utilizzato per la navigazione stimata, basato sulle proprietà del campo magnetico terrestre, in grado di orientarsi verso il Nord bussola.	V	lo strumento di bordo utilizzato per la navigazione stimata, basato sulle proprietà del campo magnetico terrestre, in grado di orientarsi verso il Nord vero.	F	lo strumento di bordo utilizzato per la navigazione stimata, basato sulle proprietà del campo magnetico terrestre, in grado di orientarsi verso il Nord magnetico.	F	1.7.4-15	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1096		Chi può eseguire l'operazione dei "giribussola"?	mediatore marittimo.	F	il perito compensatore autorizzato dall'Autorità marittima.	V	il perito nautico.	F	1.7.4-16	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1097		Qual è l'angolo che rappresenta la differenza tra Nv e Nm?	la variazione magnetica.	F	la deviazione magnetica.	F	la declinazione magnetica.	V	1.7.4-17	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1098		La declinazione magnetica è in funzione:	dell'orientamento della prora dell'imbarcazione.	F	della presenza a bordo di materiale magnetico.	F	dell'orientamento delle linee di forza del campo magnetico terrestre.	V	1.7.4-18	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1099		Qual è l'angolo che rappresenta la differenza tra Nm e Nb?	la deviazione magnetica.	V	la declinazione magnetica.	F	la variazione magnetica.	F	1.7.4-19	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1100		La tabella delle deviazioni magnetiche residue si ricava:	con i giri di bussola a bussola compensata.	V	con la rotazione della rosa della bussola rispetto alla linea di fede.	F	con la compensazione della bussola amagnetica.	F	1.7.4-20	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1101		La declinazione magnetica è la differenza:	tra la direzione indicata dal meridiano geografico e quella indicata dal meridiano magnetico.	V	angolare tra Nord magnetico e Nord bussola.	F	angolare tra Nord vero e Nord bussola.	F	1.7.4-21	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1102		Il navigante ricava il valore della declinazione magnetica:	da apposito documento edito dalla Capitaneria di porto.	F	dalla carta nautica.	V	dal portolano del luogo.	F	1.7.4-22	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1103		I limiti di variabilità teorici della declinazione magnetica sono compresi:	tra 0 e 180 gradi Est e tra 0 e 180 gradi Ovest.	V	tra 0 e 90 gradi Est e tra 0 e 90 gradi Ovest.	F	tra 0 e 45 gradi Est e tra 0 e 45 gradi Ovest.	F	1.7.4-23	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1104		I giri di bussola servono a:	orientare con precisione il mortaio della bussola rispetto la linea di fede.	F	compensare la bussola magnetica.	F	a redigere, a bussola compensata, la tabella delle deviazioni residue.	V	1.7.4-24	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1105		La variazione della declinazione magnetica dipende:	dalla prora dell'imbarcazione e dalla sua velocità.	F	dal tempo e dai materiali ferrosi presenti a bordo.	F	dal tempo e dal luogo in cui si trova la nave in quel momento.	V	1.7.4-25	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1106		Da cosa dipende la deviazione magnetica?	dalla velocità effettiva dell'imbarcazione.	F	dalla posizione della nave sul globo terrestre.	F	dai ferri duri e dai ferri dolci che si trovano a bordo.	V	1.7.4-26	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1107		I valori della deviazione magnetica sono reperibili:	su tabelle in dotazione alle imbarcazioni.	V	sulle carte nautiche.	F	sul portolano e sull'elenco fari e fanali.	F	1.7.4-27	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1108		Qual è la funzione del liquido presente all'interno del mortaio di una bussola magnetica di bordo?	diminuire gli effetti della deviazione magnetica.	F	mantenere la rosa graduata sempre in orizzontale.	F	assorbire colpi di mare e vibrazioni, nonché conferire massima stabilità ai piccoli magneti interni.	V	1.7.4-28	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1109		L'elemento sensibile della bussola è dato da:	sospensione cardanica.	F	rosa graduata.	F	equipaggio magnetico (piccoli magneti interni).	V	1.7.4-29	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1110		Gli aghi magnetici della bussola magnetica, installata su di un'imbarcazione, si orientano verso il:	nord bussola.	V	nord magnetico.	F	nord vero.	F	1.7.4-30	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1111		L'orientamento della linea di fede di una bussola è:	in funzione della direzione del nord magnetico.	F	parallelo all'asse longitudinale dell'unità.	V	parallelo all'asse trasversale dell'unità.	F	1.7.4-31	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1112		La declinazione varia:	al variare della posizione geografica dell'unità.	V	non deve mai variare.	F	al variare della prora dell'unità.	F	1.7.4-32	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1113		La rosa di una bussola è graduata:	da 0 a 180 gradi a dritta e a sinistra.	F	da 0 a 360 gradi in senso orario misurati cominciando da prora.	F	da 0 a 360 gradi in senso orario misurati cominciando dalla direzione del Nord bussola (Nb).	V	1.7.4-33	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1114		La declinazione magnetica è indicata con il segno:	Est-Ovest (rispettivamente negativa e positiva).	F	Est-Ovest (rispettivamente positiva e negativa).	V	Nord-Sud (rispettivamente positiva e negativa).	F	1.7.4-34	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1115		Da un punto di vista teorico, in quale particolare caso la bussola magnetica di bordo si orienta esattamente verso il nord magnetico?	in nessun caso.	F	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.	V	in nessun caso, in quanto tutti i materiali, prima o poi, risentono del campo magnetico terrestre.	F	1.7.4-35	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1116		La linea di fede della bussola:	compensa la deviazione causata dai materiali ferrosi presenti a bordo.	F	mantiene la prora prestabilita.	V	indica il nord.	F	1.7.4-36	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1117		Quale metodo posso utilizzare per controllare la deviazione della mia bussola?	metodo dell'allineamento; metodo dell'osservazione della stella polare.	V	metodo del cerchio capace.	F	metodo del rilevamento di un punto cospicuo e della relativa distanza.	F	1.7.4-37	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1118		La deviazione magnetica ha segno:	positivo se il nord magnetico e nord bussola coincidono.	F	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.	F	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.	V	1.7.4-38	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1119		La declinazione magnetica è causata dal magnetismo:	terrestre.	V	di bordo in funzione del magnetismo terrestre.	F	di bordo.	F	1.7.4-39	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1120		La deviazione magnetica è causata dal magnetismo:	di bordo in funzione del magnetismo terrestre.	F	di bordo.	V	terrestre.	F	1.7.4-40	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1121		La linea di fede:	indica la direzione prodiera dell'asse longitudinale dell'unità.	V	si orienta verso il nord bussola.	F	è trasversale alla direzione dell'asse longitudinale dell'unità.	F	1.7.4-41	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1122		La deviazione magnetica varia in funzione:	degli anni trascorsi dalla pubblicazione della carta nautica.	F	della prora che si intende impostare.	V	del luogo in cui ci si trova.	F	1.7.4-42	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1123		Per la conversione/correzione dell'angolo di prora disponibile, il valore della deviazione magnetica si legge:	sulla tabella delle deviazioni residue dopo aver fatto eseguire la compensazione dal perito compensatore.	V	sulla certificazione rilasciata dal produttore che deve sempre essere allegata alla bussola stessa.	F	al centro della rosa dei venti delle carte nautiche: bisogna ricordarsi di aggiornare il valore iniziale.	F	1.7.4-43	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1124		Il riferimento di una bussola, sotto il quale si legge l'angolo di prora, è:	la chiesuola.	F	il puntale.	F	la linea di fede.	V	1.7.4-44	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1125		Quando si installa la bussola magnetica sull'imbarcazione da diporto ci si deve assicurare che la linea di fede:	sia parallela all'asse longitudinale (chiglia) dell'imbarcazione.	V	sia sempre in ogni caso puntata esattamente sulla prora.	F	sia orientata verso il nord (magnetico o bussola).	F	1.7.4-45	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1126		Il nord indicato dalla bussola a bordo di un'imbarcazione in navigazione è denominato:	nord magnetico: perché i magneti vengono attratti dal campo magnetico terrestre.	F	nord vero: quello che stiamo veramente seguendo.	F	nord bussola: che è quello dato da quella specifica bussola.	V	1.7.4-46	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1127		La "variazione magnetica" della bussola magnetica è uguale alla declinazione magnetica se:	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.	V	la declinazione magnetica "assorbe" la deviazione magnetica.	F	il nord vero si orienta verso il nord magnetico.	F	1.7.4-47	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1128		In assenza di campi magnetici esterni, una bussola magnetica a terra indica la direzione del:	Nb.	F	Nm.	V	Nv.	F	1.7.4-48	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1129		La sospensione cardanica della bussola magnetica:	consente di mantenere la linea di fede parallela all'asse longitudinale dell'unità.	F	è il collegamento tra il perno di sospensione e la rosa graduata.	F	consente di mantenere detta bussola parallela al piano orizzontale.	V	1.7.4-49	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Bussole magnetiche
1130		Quali tra questi strumenti e dotazioni non forniscono una posizione stimata?	il GPS e il radar.	V	il solcometro (log) e bussola magnetica.	F	l'orologio di bordo e le squadrette nautiche.	F	1.7.5-1	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1131		Relativamente alla navigazione stimata, si può affermare che:	solitamente i problemi di navigazione stimata sono risolti attraverso il metodo grafico, utilizzando le carte nautiche, le squadrette e il compasso.	V	i problemi di navigazione stimata sono risolti solo attraverso l'ausilio del GPS.	F	solitamente i problemi di navigazione stimata sono risolti attraverso il punto nave astronomico.	F	1.7.5-2	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1132		Relativamente alla navigazione stimata, si può affermare che:	può essere effettuata per intervalli di tempo non superiori alle sei ore.	F	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.	V	in presenza di foschia non può essere effettuata per un intervallo di tempo superiore a tre ore.	F	1.7.5-3	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1133		In cosa consiste l'adozione del criterio di sicurezza nell'ambito della pianificazione di una navigazione stimata?	mantenere l'unità navale lontana da potenziali pericoli sia di natura antropica che di natura astronomica.	F	mantenere l'unità lontana da potenziali pericoli sia di natura idrografica che di natura meteorologica.	V	mantenere l'unità lontana da potenziali pericoli sia di natura radio-elettrica che di natura termo-dinamica.	F	1.7.5-4	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1134		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?	garantire che il fondo del mare non disti dalla superficie più del pescaggio dell'unità navale.	F	garantire che il fondo del mare disti dalla superficie meno del pescaggio dell'unità navale.	F	garantire che la distanza tra il fondo e la superficie del mare non risulti inferiore al pescaggio dell'unità navale.	V	1.7.5-5	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1135		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?	evitare la possibile presenza di ghiacci, nebbia e tempesta.	V	evitare la possibile presenza di cirri, alta pressione e fronte caldo.	F	evitare la possibile presenza di anticiclone, cumulonembi e pressione livellata.	F	1.7.5-6	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1136		Relativamente alla navigazione stimata, si può affermare che:	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.	F	la corretta conoscenza e valutazione della distribuzione dei pesi a bordo consentono al navigante di acquisire una velocità inferiore a quella di crociera.	F	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.	V	1.7.5-7	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1137		Avuto riguardo al concetto di navigazione stimata, quale tra queste affermazioni è corretta?	la navigazione stimata consente al navigante esperto di effettuare delle comunicazioni radio più nitide.	F	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.	V	la navigazione stimata consente al navigante esperto di effettuare dei punti nave costieri più accurati.	F	1.7.5-8	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1138		Avuto riguardo al concetto di navigazione stimata, cosa si intende per punto stimato?	un punto che rappresenta la posizione dell'unità navale ottenuta mediante due rilevamenti simultanei.	F	un punto che rappresenta l'esatta posizione dell'unità navale.	F	un punto che rappresenta in maniera approssimata la posizione dell'unità.	V	1.7.5-9	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1139		Come si risolvono di massima i problemi della navigazione stimata?	geometricamente mediante l'intersezione di due o più rilevamenti.	F	graficamente mediante l'utilizzo della carta nautica del Mercatore la quale rettifica le lossodromie.	V	analiticamente mediante l'osservazione astronomica.	F	1.7.5-10	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1140		Quali possono essere i fattori che concorrono a rendere il punto nave stimato non preciso?	il margine di errore dei rilevamenti costieri effettuati durante la navigazione.	F	scarroccio, deriva, declinazione magnetica e deviazione magnetica.	V	la differenza di rilevamento tra i rilevamenti costieri effettuati durante la navigazione.	F	1.7.5-11	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1141		Dovendo effettuare un atterraggio, a conclusione di una navigazione stimata, è opportuno considerare che:	la posizione stimata non può differire di oltre mezzo miglio nautico rispetto alla posizione effettiva.	F	la posizione stimata rappresenta di fatto il centro di una zona di incertezza, la cui estensione può risultare anche molto vasta.	V	la posizione stimata non può differire di oltre un quarto di miglio nautico rispetto alla posizione effettiva.	F	1.7.5-12	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1142		Qual è l'unità di misura per le velocità in mare?	il metro al secondo.	F	il nodo.	V	il chilometro orario.	F	1.7.5-13	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1143		Considerato il calcolo delle velocità in mare, a cosa corrisponde il nodo?	a un miglio marino percorso in un'ora.	V	a un chilometro percorso in un'ora.	F	a un metro percorso in un secondo.	F	1.7.5-14	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1144		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?	S = V * T, dove V si esprime in nodi (miglia nautiche orarie) e T in ore e decimi di ora.	F	V = S / T, dove S si esprime in miglia nautiche e T in ore e decimi di ora.	V	T = S / V, dove S si esprime in miglia nautiche e V in nodi (miglia nautiche orarie).	F	1.7.5-15	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1145		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?	V = S / T, dove S si esprime in miglia nautiche e T in ore e decimi di ora.	F	T = S / V, dove S si esprime in miglia nautiche e V in nodi (miglia nautiche orarie).	F	S = V * T, dove V si esprime in nodi (miglia nautiche orarie) e T in ore e decimi di ora.	V	1.7.5-16	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1146		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?	T = S / V, dove S si esprime in miglia nautiche e V in nodi (miglia nautiche orarie).	V	S = V * T, dove V si esprime in nodi (miglia nautiche orarie) e T in ore e decimi di ora.	F	V = S / T, dove S si esprime in miglia nautiche e T in ore e decimi di ora.	F	1.7.5-17	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1147		Quali possono essere gli strumenti nautici utilizzabili per la misurazione del valore di una rotta stimata tracciata sulla carta nautica del Mercatore?	squadrette nautiche e parallele.	V	pantografi.	F	aerografi e grafometri.	F	1.7.5-18	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1148		Avuto riguardo alla navigazione costiera, a cosa serve principalmente il compasso nautico nelle operazioni di carteggio?	al calcolo delle distanze e all'individuazione delle coordinate geografiche.	V	al tracciamento degli angoli di rotta e dei rilevamenti.	F	alla misurazione delle velocità dei bersagli individuati dal radar.	F	1.7.5-19	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1149		Un miglio marino equivale a:	1.825 metri.	F	1.852 metri.	V	1.609 metri.	F	1.7.5-20	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1150		Definizione di miglio nautico:	è la lunghezza dell'arco di meridiano ampio un sessantesimo di grado (1', un primo).	V	è la lunghezza dell'arco di equatore ampio un grado.	F	è la lunghezza dell'arco di cerchio massimo ampio un grado.	F	1.7.5-21	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1151		Qual è la causa più importante dell'imprecisione del punto stimato?	errori nella misura della velocità con il solcometro.	F	errori nella prora vera (Pv).	F	errori soggettivi nella conoscenza e/o nell'apprezzamento dello scarroccio e della deriva.	V	1.7.5-22	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1152		Gli strumenti della navigazione stimata sono:	bussola e solcometro (per misura della velocità propria).	F	bussola, solcometro (per misura della velocità propria) e orologio.	V	esclusivamente l'orologio.	F	1.7.5-23	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1153		Una nave che percorre 12 miglia in due ore, a che velocità sta navigando?	12 miglia all'ora.	F	6 nodi.	V	6 k/h.	F	1.7.5-24	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1154		Il nodo è:	la velocità di 1850 metri all'ora.	F	la grandezza che equivale a 1.850 metri, pari alla lunghezza di 1' (un primo) di Longitudine.	F	l'unità di misura della velocità della nave.	V	1.7.5-25	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1155		Il miglio marino è l'unità di misura:	delle distanze in mare.	V	dell'angolo che si forma tra le rotte di due imbarcazioni.	F	degli angoli in mare.	F	1.7.5-26	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1156		Una nave in navigazione a 16 nodi effettivi, in 15 minuti percorrerà:	5 miglia.	F	4,50 miglia.	F	4 miglia.	V	1.7.5-27	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1157		La navigazione è stimata se la determinazione:	del punto nave stimato è in funzione della prora impostata e delle miglia percorse in un dato intervallo di tempo.	V	della rotta vera coincide con la rotta bussola.	F	del punto nave è in funzione degli elementi in vista della costa.	F	1.7.5-28	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1158		Il punto stimato per il navigante:	può, in lunghe navigazioni con cielo coperto, validamente sostituire un punto astronomico di difficile o impossibile esecuzione.	F	è insostituibile, ma insufficiente per condurre la navigazione in sicurezza.	V	è preciso ed affidabile in ogni circostanza.	F	1.7.5-29	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1159		Per determinare il punto stimato bisogna conoscere i seguenti elementi:	rotta vera Rv, velocità effettiva, posizione iniziale.	F	prora vera Pv, velocità propria, posizione iniziale, tempo trascorso.	V	moto proprio, deriva, scarroccio.	F	1.7.5-30	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1160		Una nave in navigazione a 15 nodi effettivi, in 45 minuti percorrerà:	10,75 miglia.	F	11,25 miglia.	V	12 miglia.	F	1.7.5-31	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1161		In un grado di latitudine sono compresi:	60 miglia.	V	120 miglia.	F	120 km.	F	1.7.5-32	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1162		Per misurare la distanza tra due punti sulla carta nautica:	si tracciano i paralleli passanti per i due punti sino alla scala delle latitudini.	F	si tracciano le linee dai punti estremi della carta alla propria posizione.	F	con il compasso si misura la distanza tra i due punti e la si riporta sulla scala delle latitudini.	V	1.7.5-33	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1163		Una nave in navigazione a 15 nodi effettivi, in 35 minuti percorrerà:	9,25 miglia.	F	8,75 miglia.	V	7,75 miglia.	F	1.7.5-34	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1164		Una corretta navigazione stimata consiste, tra l'altro, anche nel calcolare:	esattamente con precisione la propria velocità istantanea.	F	la posizione con la relazione "S = V x T" a ogni variazione di velocità.	V	la posizione approssimativa del punto di partenza.	F	1.7.5-35	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1165		Il punto nave è ricavato:	con almeno tre o più luoghi di posizione.	F	con un luogo di posizione.	F	con almeno due luoghi di posizione.	V	1.7.5-36	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1166		180 miglia corrispondono a:	3 gradi di latitudine.	V	180 Km.	F	1800 Km.	F	1.7.5-37	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1167		In un grado di latitudine sono compresi:	30 secondi di arco.	F	60 secondi di arco.	F	60 primi di arco.	V	1.7.5-38	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1168		Una nave in navigazione a 9 nodi effettivi, in 45 minuti percorrerà:	6,75 miglia.	V	6,25 miglia.	F	5,75 miglia.	F	1.7.5-39	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1169		Il luogo di posizione di egual differenza d'azimuth:	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.	V	è quel luogo formato da una circonferenza i cui punti vedono un punto cospicuo sulla costa sempre con lo stesso angolo.	F	è quel luogo che, per essere attendibile deve essere utilizzato necessariamente con altro luogo di posizione.	F	1.7.5-40	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1170		Una nave in navigazione a 19 nodi effettivi, in 15 minuti percorrerà:	4,25 miglia.	F	4,75 miglia.	V	4,50 miglia.	F	1.7.5-41	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1171		Quanti primi sono contenuti in un miglio?	60' (sessanta primi) di latitudine.	F	1' (un primo) di latitudine.	V	10' (dieci primi) di latitudine.	F	1.7.5-42	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1172		Una nave in navigazione a 18 nodi effettivi, in 25 minuti percorrerà:	7,25 miglia.	F	6,50 miglia	F	7,50 miglia	V	1.7.5-43	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1173		Una nave in navigazione a 19 nodi effettivi, in 9 minuti percorrerà:	2,85 miglia.	V	3,15 miglia	F	2,25 miglia	F	1.7.5-44	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1174		Una nave in navigazione a 24 nodi effettivi, in 35 minuti percorrerà:	13,75 miglia.	F	14 miglia.	V	14,50 miglia.	F	1.7.5-45	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1175		Una nave in navigazione a 22 nodi effettivi, in 15 minuti percorrerà:	5,25 miglia.	F	6,50 miglia.	F	5,50 miglia.	V	1.7.5-46	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1176		Una nave in navigazione a 22 nodi effettivi, in 45 minuti percorrerà:	15,5 miglia.	F	16,5 miglia.	V	16 miglia.	F	1.7.5-47	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1177		Una nave in navigazione a 21 nodi effettivi, in 45 minuti percorrerà:	15,75 miglia.	V	16,25 miglia.	F	15,50 miglia.	F	1.7.5-48	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1178		Una nave in navigazione a 16 nodi effettivi, in 45 minuti percorrerà:	12,25 miglia.	F	12 miglia.	V	12,50 miglia.	F	1.7.5-49	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1179		1 miglio marino corrisponde alla:	sessantesima parte di un arco di latitudine di 1 grado.	V	trecentosessantesima parte di un arco di equatore di 1 grado.	F	sessantesima parte di un arco di longitudine di 1 grado.	F	1.7.5-50	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1180		Cosa significa l'affermazione "velocità 5 nodi"?	che la velocità di navigazione è di 5 km ogni ora.	F	una distanza di 5 miglia.	F	che in un'ora si percorrono 5 miglia.	V	1.7.5-51	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1181		Per misurare la distanza tra due punti sulla carta nautica in proiezione di mercatore si utilizza la scala:	delle longitudini, alla stessa longitudine della zona di mare dove è stata misurata la distanza tra due punti.	F	delle latitudini, alla stessa longitudine della zona dove è stata misurata la distanza tra due punti.	F	delle latitudini, alla stessa latitudine della zona dove è stata misurata la distanza tra due punti.	V	1.7.5-52	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1182		Un tratto di 4'.4 di latitudine corrispondono a:	4 miglia e 4 decimi di miglio.	V	4 miglia e 24 centesimi di miglio.	F	44 miglia esatte.	F	1.7.5-53	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1183		Applicata la formula T = S : V (tempo = spazio diviso la velocità), si ricava 4,4. Ciò significa che la navigazione durerà:	4 ore e 40 minuti.	F	4 ore e 24 minuti.	V	4 ore e 14 minuti.	F	1.7.5-54	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1184		Il punto nave stimato si determina con:	il GPS.	F	la formula S = V x T.	V	almeno due luoghi di posizione.	F	1.7.5-55	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1185		S = 14 miglia; V = 10 nodi. Il tempo di navigazione sarà di:	1 ora e 14 minuti.	F	1 ora e 34 minuti.	F	1 ora e 24 minuti.	V	1.7.5-56	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1186		S = 11,6 miglia; V = 6 nodi. Il tempo di navigazione sarà di:	1 ora e 56 minuti.	V	2 ore e 06 minuti.	F	1 ora e 46 minuti.	F	1.7.5-57	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1187		S = 12,4 miglia; V = 6 nodi. Il tempo di navigazione sarà di:	2 ore e 14 minuti.	F	2 ore e 4 minuti.	V	1 ora e 54 minuti.	F	1.7.5-58	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1188		V = 8 nodi; T = 1 ora e 15 minuti. Lo spazio percorso sarà di:	10,5 miglia.	F	10 miglia.	V	9,5 miglia.	F	1.7.5-59	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1189		V = 6 nodi; T = 2 ore e 45 minuti. Lo spazio percorso sarà di:	16,5 miglia.	V	15,5 miglia.	F	17,5 miglia.	F	1.7.5-60	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1190		V = 9 nodi; T = 20 minuti. Lo spazio percorso sarà di:	2,5 miglia.	F	3,5 miglia.	F	3 miglia.	V	1.7.5-61	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1191		T = 1 ora e 40 minuti; S = 20 miglia. La velocità sarà di:	10 nodi.	F	13 nodi.	F	12 nodi.	V	1.7.5-62	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1192		T = 1 ora e 15 minuti; S = 12 miglia. La velocità sarà di:	9,6 nodi.	V	10,6 nodi.	F	8,6 nodi.	F	1.7.5-63	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1193		T = 3 ore e 30 minuti; S = 24,5 miglia. La velocità sarà di:	8 nodi.	F	7 nodi.	V	6 nodi.	F	1.7.5-63	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1194		T = 2 ore e 20 minuti; V = 12 nodi. Lo spazio percorso sarà di:	27 miglia.	F	29 miglia.	F	28 miglia.	V	1.7.5-64	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1195		S = 18 miglia; V = 7 nodi. Il tempo di navigazione sarà di:	2 ore e 34 minuti.	V	2 ore e 24 minuti.	F	2 ore e 44 minuti.	F	1.7.5-65	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1196		Una nave in navigazione a 10 nodi effettivi, in 18 minuti percorrerà:	3 miglia.	V	2 miglia.	F	4 miglia.	F	1.7.5-66	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1197		Una nave in navigazione a 15 nodi effettivi, in 18 minuti percorrerà:	4,25 miglia.	F	4,50 miglia.	V	4,75 miglia.	F	1.7.5-67	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1198		Una nave in navigazione a 6 nodi effettivi, in 35 minuti percorrerà:	3,25 miglia.	F	4,50 miglia.	F	3,50 miglia.	V	1.7.5-68	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1199		Una nave in navigazione a 7,5 nodi effettivi, in 20 minuti percorrerà:	2,50 miglia.	V	2,25 miglia.	F	2,75 miglia.	F	1.7.5-69	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1200		Una nave in navigazione a 12,5 nodi effettivi, in 30 minuti percorrerà:	6,50 miglia.	F	6,75 miglia.	F	6,25 miglia.	V	1.7.5-70	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1201		Quando sono obbligatori gli strumenti da carteggio nautico a bordo?	non lo sono per una navigazione oltre le 12 miglia.	F	per una navigazione entro le 12 miglia.	F	per una navigazione oltre le 12 miglia.	V	1.7.5-71	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione stimata: tempo, spazio e velocità
1202		Un punto nave costiero può essere determinato:	mediante le formule che legano lo spazio, la velocità e il cammino.	F	dall'intersezione di due o più rotte stimate convergenti.	F	dall'intersezione di due o più luoghi di posizione.	V	1.7.6-1	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1203		I luoghi di posizione sono:	le rette di rilevamento, i cerchi capaci, i cerchi di uguale distanza e le linee batimetriche.	V	l'altezza di un astro, la distanza radiogoniometrica, la distanza polare e la distanza altazimutale.	F	il settore di un segnalamento marittimo luminoso, la bisettrice di altezza, i cerchi di uguale portata luminosa e i cerchi di maggiore portata geografica.	F	1.7.6-2	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1204		Uno degli elementi indispensabili per effettuare un'appropriata navigazione costiera è:	la conoscenza esatta della velocità propulsiva dell'unità navale.	F	la disponibilità di carte di navigazione con scala adeguata, al fine di identificare possibili punti cospicui utili alla determinazione del punto nave.	V	la conoscenza esatta della prora vera dell'unità navale.	F	1.7.6-3	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1205		Quale tra queste dotazioni a bordo di un'unità navale risulta indispensabile per effettuare un'appropriata navigazione costiera?	un buon solcometro.	F	un buon cronometro.	F	adeguate pubblicazioni nautiche che consentano il riconoscimento della costa.	V	1.7.6-4	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1206		Avuto riguardo alla navigazione costiera, quale tra queste affermazioni è corretta?	la navigazione costiera costituisce un tipo di navigazione piuttosto facile considerato il suo sviluppo lungo la fascia costiera.	F	la navigazione costiera costituisce un tipo di navigazione molto impegnativa, in quanto effettuata in prossimità della costa, ove sono presenti molto spesso punti cospicui sconosciti, che non risultano facilmente identificabili provenendo dal largo.	V	la navigazione costiera costituisce un tipo di navigazione molto facile in quanto agevolata dalla presenza di numerosissimi punti cospicui presenti lungo la fascia costiera.	F	1.7.6-5	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1207		Avuto riguardo alla navigazione costiera, quale tra queste affermazioni è corretta?	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.	V	navigazione costiera è subordinata alla conoscenza degli elementi del moto dell'unità.	F	il punto nave ottenuto mediante la navigazione costiera è tanto più preciso quanto più veloce è l'unità navale.	F	1.7.6-6	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1208		I punti cospicui osservati dal navigante per determinare il punto nave costiero devono risultare:	ben visibili e distanti dalla batimentica dei 50 metri di oltre sei miglia nautiche dalla costa.	F	ben visibili e compresi entro un raggio visivo tra le otto e le dieci miglia nautiche dalla costa.	V	ben visibili e compresi entro un raggio visivo tra i ventiquattro e i trentasei chilometri dalla costa.	F	1.7.6-7	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1209		Avuto riguardo alla navigazione costiera, cosa si intende per rilevamento polare?	l'angolo compreso tra l'asse longitudinale dell'unità navale (prora) e il piano contenente la direzione del Nord vero.	F	l'angolo compreso tra l'asse longitudinale dell'unità navale (prora) e il piano contenente la congiungente unità-oggetto osservato.	V	l'angolo compreso tra l'asse longitudinale dell'unità navale (prora) e il piano contenente la direzione del Nord bussola.	F	1.7.6-8	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1210		Avuto riguardo alla navigazione costiera, come varia angolarmente il rilevamento polare?	da 000° a 360° gradi in senso orario a partire dall'asse longitudinale dell'unità.	V	da 090° a 270° gradi in senso orario a partire dall'asse longitudinale dell'unità a dritta.	F	da 090° a 270° gradi in senso orario a partire dall'asse longitudinale dell'unità a sinistra.	F	1.7.6-9	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1211		Il rilevamento polare semicircolare è rappresentato dall'angolo compreso tra:	il Nord bussola e la congiungente unità-oggetto osservato, contato da 000° a 180° verso dritta o sinistra dell'unità stessa.	F	il Nord vero e la congiungente unità-oggetto osservato, contato da 000° a 180° verso dritta o sinistra dell'unità stessa.	F	l'asse longitudinale dell'unità e la congiungente unità-oggetto osservato, contato da 000° a 180° verso dritta o sinistra dell'unità stessa.	V	1.7.6-10	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1212		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:	0° oppure 180°.	V	90°	F	45°	F	1.7.6-11	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1213		Avuto riguardo alla navigazione costiera, a cosa servono le squadrette nautiche nelle operazioni di carteggio?	alla misura dell'altezza dei punti cospicui della costa rispetto al livello medio del mare.	F	al tracciamento degli angoli di rotta e dei rilevamenti.	V	alla misurazione del calcolo della minima distanza a cui un bersaglio passerà di poppa rispetto alla propria unità navale.	F	1.7.6-12	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1214		Avuto riguardo alla navigazione costiera, a cosa serve principalmente il compasso nautico nelle operazioni di carteggio?	al calcolo delle distanze e all'individuazione delle coordinate geografiche.	V	al tracciamento degli angoli di rotta e dei rilevamenti.	F	alla misurazione delle velocità dei bersagli individuati dal radar.	F	1.7.6-13	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1215		Avuto riguardo ai luoghi di posizione, cosa si intende per "cerchio capace"?	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.	F	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.	V	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.	F	1.7.6-14	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1216		Sono a Sud-Ovest del Faro della Meloria; significa che lo rilevo per:	225 gradi.	F	045 gradi.	V	135 gradi.	F	1.7.6-15	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1217		Se con la mia unità sono a 5 miglia sul Rlv 180 gradi del Faro di Pianosa; significa che mi trovo:	a Nord del faro, distanza 5 miglia.	V	a Sud del faro, distanza 5 miglia.	F	non vi sono elementi sufficienti per dirlo.	F	1.7.6-16	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1218		Rilevamento polare a 90 gradi e traverso:	coincidono sempre.	V	coincidono solo se Pv e Rv coincidono.	F	coincidono solo se Pv e Rv, Vp e Ve coincidono.	F	1.7.6-17	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1219		In presenza di scarroccio o deriva, accostare quando si è al traverso di un punto cospicuo significa accostare quando:	il punto cospicuo è perpendicolare alla Rv che l'unità sta seguendo.	F	il punto cospicuo è perpendicolare all'asse longitudinale dell'unità.	V	lo si rileva polarmente per 180°.	F	1.7.6-18	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1220		Di cosa ho bisogno per determinare, in corso di navigazione, la posizione dell'unità rispetto ad un punto cospicuo?	di due distanze del punto cospicuo.	F	di un rilevamento e di una distanza del punto cospicuo.	V	di due rilevamenti contemporanei del punto cospicuo.	F	1.7.6-19	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1221		Sono a Sud-Est di un faro; significa che lo rilevo per:	315 gradi.	V	135 gradi.	F	235 gradi.	F	1.7.6-20	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1222		Se con la mia unità sono a 6 miglia sul Rlv Sud-Ovest del Faro della Meloria; significa che mi trovo:	a Nord-Ovest del faro, distanza 6 miglia.	F	a Nord-Est del faro, distanza 6 miglia.	V	a Sud-Est del faro, distanza 6 miglia.	F	1.7.6-21	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1223		Se sono a Sud di un faro; significa che lo rilevo per:	180 gradi.	F	360 gradi.	V	non vi sono elementi sufficienti per dirlo.	F	1.7.6-22	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1224		La navigazione è "costiera" quando la determinazione del punto nave:	è possibile se ci si allontana oltre 1 miglio dalla costa.	F	è in funzione di elementi cospicui riconoscibili dal mare.	V	se stimato, è in funzione della rotta seguita e delle miglia percorse in un dato intervallo di tempo.	F	1.7.6-23	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1225		Per angolo di rilevamento di un oggetto s'intende:	l'avvistamento di un punto cospicuo della costa.	F	l'angolo che un astro forma con il meridiano fondamentale.	F	l'angolo tra il piano verticale passante per il Nord e il piano verticale passante per l'oggetto rilevato, entrambi passanti per l'osservatore.	V	1.7.6-24	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1226		Sono a Nord del faro; significa che lo rilevo per:	180 gradi.	V	360 gradi.	F	non vi sono elementi sufficienti per dirlo.	F	1.7.6-25	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1227		Sono sul Rlv 045 gradi del faro; significa che mi trovo:	a Sud-Ovest del faro.	V	a Nord-Est del faro.	F	a Sud-Est del faro.	F	1.7.6-26	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1228		Sono sul Rlv 135 gradi del faro; significa che mi trovo:	a Nord-Ovest del faro.	V	a Nord-Est del faro.	F	a Sud-Est del faro.	F	1.7.6-27	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1229		Sono sul Rlv 225 gradi del faro; significa che lo rilevo per:	Nord-Est.	F	Sud-Ovest.	V	Sud-Est.	F	1.7.6-28	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1230		Il rilevamento polare semicircolare si considera positivo o negativo se:	l'oggetto rilevato si trova rispettivamente a dritta o a sinistra dell'osservatore rivolto verso prora.	V	l'oggetto è rispettivamente a sinistra o a dritta della prora della nave.	F	è rispettivamente maggiore o minore della rotta.	F	1.7.6-29	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1231		Se sono a Nord-Ovest di un faro; significa che lo rilevo per:	non vi sono elementi sufficienti per dirlo.	F	315 gradi.	F	135 gradi.	V	1.7.6-30	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1232		Se sono a Sud-Est dello Scoglio Africa; significa che lo rilevo per:	135 gradi.	F	315 gradi.	V	non vi sono elementi sufficienti per dirlo.	F	1.7.6-31	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1233		Notiamo due oggetti cospicui con uguale rilevamento o con rilevamenti distanziati tra loro di 180 gradi; si tratta di:	un allineamento.	V	un incrocio.	F	un cerchio di uguale distanza.	F	1.7.6-32	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1234		Un rilevamento al traverso corrisponde ad un rilevamento polare di:	90 gradi.	V	45 gradi.	F	120 gradi.	F	1.7.6-33	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1235		Sono sul Rlv 270 gradi del faro; significa che sono:	a Est del faro.	V	a Ovest del faro.	F	non vi sono elementi sufficienti per dirlo.	F	1.7.6-34	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1236		Il rilevamento polare si misura con:	il grafometro.	V	lo staziografo.	F	la bussola di rotta.	F	1.7.6-35	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1237		Sono a Est del faro; significa che lo rilevo per:	180 gradi.	F	90 gradi.	F	270 gradi.	V	1.7.6-36	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1238		Sono sul Rlv 157,5 gradi del faro; significa che sono:	a Nord-Nord Ovest del faro.	V	a Ovest-Nord Ovest del faro.	F	a Sud-Sud Est del faro.	F	1.7.6-37	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1239		Quale tra le risposte sotto elencate non è un luogo di posizione?	cerchio di egual differenza d'azimuth.	F	egual profondità.	F	rosa dei venti.	V	1.7.6-38	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1240		Un luogo di posizione:	è un insieme di punti che godono tutti di una determinata proprietà nello stesso istante e che tale proprietà deve essere misurabile.	V	è la posizione in cui si trova l'unità in un dato preciso istante.	F	è un insieme di tutti i riferimenti facilmente individuabili sia sulla carta sia in mare durante la navigazione.	F	1.7.6-39	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1241		Sono sul Rlv 337,5 gradi del faro; significa che sono:	a Sud del faro.	F	a Sud-Sud Est del faro.	V	a Sud-Est del faro.	F	1.7.6-40	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1242		Per la navigazione costiera è indispensabile:	avvalersi esclusivamente del Portolano.	F	essere in vista della costa.	V	il mare calmo.	F	1.7.6-41	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1243		Sono sul Rlv 022,5 gradi del faro; significa che sono:	a Sud-Ovest del faro.	F	a Sud-Sud Ovest del faro.	V	a Sud del faro.	F	1.7.6-42	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1244		Sono sul Rlv 067,5 gradi del faro; significa che sono:	a Ovest del faro.	F	a Sud-Ovest del faro.	F	a Ovest-Sud Ovest del faro.	V	1.7.6-43	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1245		Navigo con Rv direzione Ovest, in assenza di vento e corrente, e vedo sulla prora un faro; significa che lo rilevo:	per 090 gradi.	F	per 180 gradi.	F	per 270 gradi.	V	1.7.6-44	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1246		E' un punto cospicuo:	l'allineamento.	F	il cerchio capace.	F	il campanile.	V	1.7.6-45	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1247		Si può determinare il punto nave con un solo luogo di posizione?	sì, solo se si tratta di un rilevamento.	F	no.	V	sì.	F	1.7.6-46	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1248		Durante la navigazione si può determinare il punto nave con un solo punto cospicuo, se conosciuta la distanza da esso?	non è possibile.	F	si, purchè sia misurato il rilevamento due volte simultaneamente.	F	si.	V	1.7.6-47	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1249		Si può determinare il punto nave effettivo rilevando 2 torri allineate?	sì, ma ho bisogno di almeno un altro luogo di posizione.	V	no, perchè non abbiamo il GPS.	F	sì, ho la certezza del punto nave quando rilevo l'allineamento.	F	1.7.6-48	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1250		Il punto nave ricavato con il metodo della navigazione "costiera":	considera lo scarroccio ma non la deriva.	F	stima la posizione della nave ad un dato istante in quanto occorre un secondo luogo di posizione.	F	determina la posizione con sufficiente precisione; è quindi affidabile per il prosieguo della navigazione.	V	1.7.6-49	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Elementi di navigazione costiera
1251		La rotta Rv è:	la rotta della nave è l'angolo di prora che assume il timoniere rispetto al nord magnetico.	F	il percorso reale che la nave ha effettuato o dovrà effettuare rispetto al fondo del mare.	V	quell'arco di cerchio massimo congiungente il punto di partenza "A" con il punto di arrivo "B".	F	1.7.7-1	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1252		L'angolo di rotta Rv è l'angolo che:	il percorso dell'imbarcazione da diporto in ciascun punto forma con la direzione Nord del meridiano geografico.	V	la chiglia dell'imbarcazione da diporto forma con la direzione Nord del meridiano geografico.	F	il percorso dell'imbarcazione da diporto in ciascun punto forma con la direzione Sud del meridiano geografico.	F	1.7.7-2	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1253		L'angolo di rotta può variare:	tra 0 e 360 gradi in senso anti-orario a partire da Nord.	F	tra 0 e 180 gradi verso Est o verso Ovest a partire da Nord.	F	tra 0 e 360 gradi in senso orario a partire da Nord.	V	1.7.7-3	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1254		La prora della nave è:	la direzione che sta seguendo la nave rispetto al fondale.	F	la direzione verso la quale la linea di chiglia della nave è orientata rispetto al nord.	V	coincidente con la rotta Rv in presenza di vento o corrente.	F	1.7.7-4	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1255		Due rotte opposte hanno una differenza angolare di:	360 gradi.	F	90 gradi.	F	180 gradi.	V	1.7.7-5	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1256		Navigando con Rv 090 gradi cambia qualche coordinata geografica?	sì, solo la longitudine.	V	sì, solo la deviazione geografica.	F	sì, solo la latitudine.	F	1.7.7-6	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1257		Navigando con Rv 180 gradi cambia qualche coordinata geografica?	sì, solo la deviazione geografica.	F	sì, solo la latitudine.	V	sì, solo la longitudine.	F	1.7.7-7	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1258		L'angolo di prora vera è compreso tra il nord vero e la:	prora vera dell'unità e si misura in senso orario.	V	prora magnetica dell'unità e si misura in senso antiorario.	F	prora bussola dell'unità e si misura in senso antiorario.	F	1.7.7-8	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1259		L'angolo di prora vera si legge:	sulla rosa dei venti delle carte nautiche.	V	non si può leggere, non conoscendo l'angolo di deriva e/o di scarroccio.	F	in corrispondenza della linea di fede della bussola.	F	1.7.7-9	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1260		La velocità effettiva (Ve) è quella velocità:	misurata dal solcometro.	F	dovuta alle azioni di propulsori e corrente sulla nave.	F	dovuta alle azioni sulla nave di propulsori, vento e corrente.	V	1.7.7-10	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1261		Il moto proprio o propulsivo di una nave a motore è generato:	dalle azioni combinate dei propulsori-eliche, del vento e della corrente.	F	dalla sola azione dei propulsori-eliche.	V	dalle azioni combinate dei propulsori-eliche e del vento.	F	1.7.7-11	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1262		L'angolo di scarroccio è quell'angolo sotto il quale è:	deviato il percorso dell'unità a causa dell'azione della corrente.	F	deviato il percorso dell'unità per il vento e la corrente.	F	deviato il percorso dell'unità a causa dell'azione del vento.	V	1.7.7-12	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1263		Il moto effettivo è definito dai seguenti termini:	Rv (angolo di rotta vera) e Ve (velocità effettiva).	V	Rsup (angolo di rotta di superficie) e Vsup (velocità di superficie).	F	Pv (angolo di prora vera) e Vp (velocità propria o propulsiva).	F	1.7.7-13	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1264		L'angolo di deriva è quell'angolo sotto il quale è:	deviato il percorso dell'unità a causa dell'azione del vento.	F	deviato il percorso dell'unità a causa dell'azione della corrente.	V	deviato il percorso dell'unità per effetto del vento e della corrente.	F	1.7.7-14	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1265		La velocità propria o propulsiva (Vp) è quella velocità impressa all'unità a motore:	unicamente dal suo propulsore-elica.	V	dal suo propulsore-elica e dalla corrente.	F	dal suo propulsore-elica e dal vento.	F	1.7.7-15	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1266		A parità di corrente, la deriva come influisce sui vari tipi di scafi?	maggiore quando lo scafo ha un'alta opera morta.	F	maggiore quando lo scafo naviga molto immerso	F	è indifferente e non dipende dal tipo di scafo o esposizione dell'opera morta.	V	1.7.7-16	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1267		La velocità effettiva (Ve) altro non è che la velocità:	reale rispetto al fondo marino.	V	di scarroccio e deriva.	F	della superficie dell'acqua.	F	1.7.7-17	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1268		Eccetto i casi teorici di scarroccio di prora ovvero poppa, lo scarroccio positivo o negativo è:	lo scarroccio avente lo stesso segno della deviazione ovvero avente segno opposto.	F	lo scarroccio E o W.	F	lo spostamento laterale che avviene rispettivamente a dritta o a sinistra rispetto alla prora della nave.	V	1.7.7-18	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1269		A parità di azione del vento, la velocità di scarroccio:	con lo stesso vento è eguale per tutte le navi anche se diverse tra loro.	F	tanto è maggiore quanto è minore l'opera viva e quanto è maggiore la superficie esposta al vento.	V	tanto è maggiore quanto è maggiore l'opera viva e quanto è maggiore la superficie esposta al vento.	F	1.7.7-19	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1270		Come mai in navigazione il vento appare diverso da quello reale?	è solo apparenza, in realtà i due venti hanno uguale provenienza.	F	perché a quello reale si somma, vettorialmente, il vento dovuto al moto della nave.	V	perché il bordo libero della nave e le tughe deviano il moto del vento.	F	1.7.7-20	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1271		Lo scarroccio influisce:	solo sulle unità a motore.	F	solo sulle unità a vela.	F	su tutte le unità.	V	1.7.7-21	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1272		Vento 180 gradi e corrente 180 gradi; cosa significa?	il vento soffia verso sud (Tramontana), la corrente, al contrario, va verso nord.	F	il vento soffia verso nord (Ostro), la corrente, al contrario, va verso sud.	V	che entrambi provengono da nord e vanno verso sud.	F	1.7.7-22	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1273		Lo scarroccio:	con lo stesso vento, la velocità di scarroccio è uguale per tutte le navi anche se diverse tra loro.	F	quanto minore è l'opera viva tanto minore sarà la superficie esposta al vento.	F	dipende dall'intensità del vento, dalla velocità dell'unità, dalla superficie esposta al vento e dal tipo di carena.	V	1.7.7-23	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1274		Tra i possibili moti sull'acqua che la nave può compiere o subire, si può affermare che:	la deriva è il movimento dovuto alla presenza di correnti.	V	la velocità di deriva dipende dalla forma della carena.	F	lo scarroccio è il movimento dovuto al sistema di governo.	F	1.7.7-24	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1275		La deriva è:	l'effetto perturbatore prodotto dalla corrente marina sul moto dell'unità.	V	la somma degli effetti prodotti dal vento sul moto dell'unità.	F	l'effetto perturbatore prodotto dal vento sull'opera morta dell'unità.	F	1.7.7-25	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1276		Lo scarroccio è dovuto:	all'azione del vento.	V	all'azione combinata di vento e corrente.	F	all'effetto della corrente.	F	1.7.7-26	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1277		La deriva è dovuta:	all'azione combinata di vento e corrente.	F	all'effetto della corrente.	V	all'azione del vento.	F	1.7.7-27	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1278		Con vento, di poppa, la cui direzione coincide con la direzione del moto della nave:	si ha un effetto sulla velocità della nave ma non sulla direzione del suo percorso.	V	si ha un effetto sulla velocità della nave ed anche sulla direzione del suo percorso.	F	si ha un effetto non sulla velocità della nave ma sulla direzione del suo percorso.	F	1.7.7-28	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1279		Siamo in navigazione con rotta Nord in presenza di un vento e corrente entrambi 180; succede che:	il moto della nave è agevolato dalla deriva mentre è contrastato dallo scarroccio.	F	il moto della nave è agevolato dallo scarroccio mentre è contrastato dalla deriva.	V	il moto della nave è agevolato dalla deriva e dallo scarroccio.	F	1.7.7-29	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1280		L'angolo di rotta vera e l'angolo di prora vera possono coincidere in presenza di deriva e/o scarroccio?	si, sempre.	F	no, mai.	F	si, ma solo se provengono esattamente da prora o da poppa.	V	1.7.7-30	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Prora e rotta, scarroccio e deriva per effetto del vento e della corrente
1281		Dov'è riportato l'elenco di tutte le pubblicazioni nautiche edite dall'Istituto Idrografico della Marina Militare?	nel catalogo delle carte e delle pubblicazioni nautiche (I.I. 3001).	V	nel listino dei servizi di bordo (I.I. 2721).	F	nell'elenco dei Navarea del Mediterraneo (I.I. 2127).	F	1.7.8-1	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Pubblicazioni
1282		Per "aggiornamento" delle pubblicazioni nautiche s'intende:	la modifica di pagine e cartine nell'elenco dei fari e fanali.	F	un adeguamento delle pubblicazioni alle modifiche che intervengono.	V	solamente la segnalazione di nuove edizioni.	F	1.7.8-2	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Pubblicazioni
1283		La "ristampa" di una carta nautica edita dell'I.I.M.M.:	è riprodotta a seguito di esaurimento scorte.	F	annulla l'edizione in vigore.	F	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.	V	1.7.8-3	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Pubblicazioni

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1284		Gli Avvisi ai Naviganti (AA.NN.):	possono essere richiesti via telefono.	F	hanno lo scopo di aggiornare le carte nautiche.	V	forniscono dati sulla ricettività portuale.	F	1.7.8-4	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Pubblicazioni
1285		Se il Portolano avverte che per un determinato porto i venti di traversìa sono quelli del secondo quadrante, quali considerazioni faremo?	in caso di vento di Ponente-Maestro è sconsigliato entrare in quel porto.	F	non ci sono particolari problemi per entrare in porto con venti provenienti dal secondo quadrante.	F	il porto è poco protetto in caso di Levante, Scirocco e Ostro.	V	1.7.8-5	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Pubblicazioni
1286		L'Elenco dei Fari e Segnali da Nebbia è:	una pubblicazione che riporta ubicazione, descrizione e caratteristiche dei segnali luminosi e sonori delle coste del Mediterraneo	V	un documento che fornisce notizie al navigante come descrizione della costa, pericoli, aspetto dei fari, fanali, servizi portuali, boe.	F	un fascicolo periodico contenente dati, inserti e pagine sostitutive per l'aggiornamento delle carte e pubblicazioni nautiche.	F	1.7.8-6	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Pubblicazioni
1287		Il Portolano:	è il fascicolo periodico contenente dati, inserti e pagine sostitutive per l'aggiornamento delle carte e pubblicazioni nautiche.	F	riporta ubicazione, descrizione e caratteristiche dei segnali luminosi e sonori delle coste del Mediterraneo.	F	fornisce notizie necessarie alla navigazione costiera come descrizione della costa, pericoli, aspetto dei fari, fanali, servizi portuali, boe.	V	1.7.8-7	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Pubblicazioni
1288		I documenti nautici sono:	i documenti personali e tecnici dell'unità che lo Skipper deve avere con sé come la patente nautica e il certificato di sicurezza.	F	l'insieme delle carte e delle pubblicazioni nautiche necessarie per la condotta della navigazione.	V	costituiti esclusivamente dalle carte nautiche.	F	1.7.8-8	BASE	NAVIGAZIONE CARTOGRAFICA ED ELETTRONICA	Pubblicazioni
1289		Quando il comandante di un'unità navale è tenuto a presentare la denuncia di evento straordinario all'Autorità Marittima?	entro e non oltre il giorno successivo all'arrivo in porto.	F	entro tre giorni dall'arrivo in porto.	V	entro 24 ore dall'arrivo in porto.	F	1.8.1-1	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1290		Ai sensi del Codice della Nautica da diporto, all'estero qual è l'Autorità a cui va presentata la denuncia di evento straordinario?	non sussiste obbligo di denuncia.	F	l'Autorità di Polizia più vicina al porto di approdo.	F	l'Autorità Consolare.	V	1.8.1-2	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1291		A chi spetta in modo esclusivo la direzione della manovra e della navigazione di un'unità?	all'armatore, se presente a bordo.	F	al comandante dell'unità.	V	a chi possiede la maggior esperienza marinaresca.	F	1.8.1-3	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1292		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:	è punito con la revoca della patente nautica.	F	è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di 206,00 Euro.	F	è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 1.032,00 Euro a 6.197,00 Euro.	V	1.8.1-4	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1293		Ai sensi del Codice della Navigazione, cosa si intende per denuncia di avvenimenti straordinari?	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.	V	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.	F	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.	F	1.8.1-5	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1294		Ai sensi del Codice della nautica da diporto, quale tra questi comportamenti costituisce un illecito amministrativo?	la direzione dell'armamento delle vele prodiere senza la prevista abilitazione.	F	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.	V	omettere di cooperare con i mezzi di cui si dispone, al soccorso di un'altra unità navale.	F	1.8.1-6	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1295		Il comandante di una unità, che durante la navigazione venga a conoscenza del pericolo in cui versa un'altra unità.	è tenuto a prestarle assistenza solo se trovasi a non più di 10 miglia nautiche dall'unità in pericolo.	F	è tenuto ad accorrere per prestare assistenza, quando possa prevedere un utile risultato.	V	è tenuto a prestarle assistenza solo se trovasi a non più di 12 miglia nautiche dall'unità in pericolo.	F	1.8.1-7	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1296		Avvenuto un urto tra unità navali:	il comandante di ciascuna, è tenuto a prestare soccorso esclusivamente a quella più vicina, al suo equipaggio.	F	il comandante dell'unità navale più grande, è tenuto a prestare soccorso a tutte le altre, al loro equipaggio.	F	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.	V	1.8.1-8	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1297		Il comandante dell'unità soccorritrice è tenuto a tentare il salvataggio di persone che siano in mare o in acque interne in pericolo:	qualora l'altezza del bordo libero non ecceda i 2 metri.	F	qualora ciò non comporti grave pericolo per la sua unità navale e per le persone che sono a bordo.	V	qualora sia in possesso di ulteriori mezzi collettivi di salvataggio.	F	1.8.1-9	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1298		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:	è punito con la reclusione fino a 2 anni.	V	è punito con la sanzione pecuniaria di euro 10.000.	F	è punito con il ritiro della patente nautica.	F	1.8.1-10	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1299		Quale tra queste condotte costituisce un illecito amministrativo?	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.	F	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.	V	tentare il salvataggio nei confronti di un'altra unità navale in pericolo di perdersi qualora non comporti grave rischio per l'unità soccorritrice.	F	1.8.1-11	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1300		I limiti di navigazione delle unità munite di marcatura "CE" sono definiti:	dal Registro Italiano Navale	F	dall'altezza significativa delle onde e dalla forza del vento.	V	dalla vetustà dello scafo.	F	1.8.1-12	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1301		Un'imbarcazione da diporto può essere immatricolata presso:	l'Archivio telematico delle unità da diporto (ATCN).	V	gli uffici della Provincia.	F	gli uffici locali marittimi.	F	1.8.1-13	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1302		Le linee di base hanno la funzione di:	segnare il limite interno da cui si misura la fascia di mare territoriale.	V	delimitare aree di mare in cui è vietata la navigazione o un'attività.	F	delimitare tutte quelle aree del mare assoggettate alle specifiche regolamentazioni marittime.	F	1.8.1-14	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1303		La bandiera nazionale per le unità da diporto iscritte nei registri:	è esposta nella posizione più visibile, più opportuna.	V	in porto si deve esporre sempre, dall'alba al tramonto.	F	in navigazione fuori dai porti, è sempre esposta dall'alba al tramonto.	F	1.8.1-15	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1304		In caso di ritrovamento in spiaggia di natanti, motori marini, ecc.:	si segnala il ritrovamento telefonando al numero 115.	F	si presenta denuncia alla stazione dei Carabinieri.	F	si presentata apposita denuncia all'Autorità marittima locale.	V	1.8.1-16	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1305		Per le imbarcazioni da diporto, il nome:	è imposto, qualora non vi provveda il proprietario entro un certo termine fissato dall'Autorità marittima.	F	non è obbligatorio.	V	è obbligatorio.	F	1.8.1-17	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1306		Nella navigazione in prossimità delle rade ci dobbiamo attenere:	al codice internazionale di navigazione.	F	alle norme delle effemeridi.	F	alle ordinanze dell'Autorità Marittima.	V	1.8.1-18	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1307		Le ordinanze sono delle:	prescrizioni indicate sulla licenza di navigazione o sul certificato d'uso motore.	F	strutture portanti trasversali della nave in legno.	F	prescrizioni che regolamentano la navigazione marittima in ambito locale.	V	1.8.1-19	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1308		Cosa si intende per navigazione interna?	quella effettuata tra la costa e le linee di base.	F	quella effettuata su laghi di confine.	F	quella effettuata sui laghi, fiumi, canali e altre acque interne.	V	1.8.1-20	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1309		Si può immatricolare un'unità avente lunghezza fuori tutto di 9,90 metri?	sì, ma subisce il regime giuridico delle imbarcazioni da diporto iscritte.	V	no, solo quelle superiori a 10 metri di lunghezza fuori tutto.	F	no, non può essere immatricolato.	F	1.8.1-21	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1310		Dove va richiesta la licenza RTF per il VHF installato a bordo delle unità da diporto?	Ministero delle Attività Produttive.	F	Ministero dello Sviluppo Economico.	F	Ministero dello Sviluppo Economico per il tramite dello STED (Sportello Telematico del Diportista).	V	1.8.1-22	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1311		Alle imbarcazioni spetta l'obbligo di esporre la bandiera nazionale?	sì, sempre.	V	si, solo in acque territoriali.	F	no.	F	1.8.1-23	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1312		Un soggetto residente a Genova, dove può immatricolare la propria imbarcazione da diporto?	presso un qualsiasi STED (Sportello Telematico del Diportista).	V	presso il registro ACI della propria città di residenza.	F	presso il consolato con sede a Genova.	F	1.8.1-24	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1313		Per "unità da diporto" s'intende:	soltanto le unità destinate alla navigazione da diporto "lusoria" (uso privato).	F	soltanto le unità a motore destinate alla navigazione da diporto.	F	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".	V	1.8.1-25	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1314		Un'imbarcazione da diporto registrata nell'ATCN (Archivio Telematico Centrale della Nautica da diporto), ha la sigla così composta:	il nome della barca seguito dalla lettera D.	F	codice alfanumerico composto da 4 lettere e 4 numeri seguiti dalla lettera D.	V	sigla provincia + N + numero iscrizione.	F	1.8.1-26	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1315		Per unità da diporto adibita a uso commerciale si intende:	quella utilizzata per la pesca.	F	quella utilizzata per il servizio di pilotaggio e rimorchio.	F	quella utilizzata per le attività previste dal codice della nautica, tra cui locazione e noleggio.	V	1.8.1-27	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1316		Per unità da diporto adibita a uso commerciale si intende:	quella utilizzata per l'attività di collegamento di linea a orari prestabiliti tra due o più località predefinite.	F	quella utilizzata per le attività previste dal codice della nautica, tra cui l'assistenza alle attività subacquee e l'insegnamento professionale.	V	quella utilizzata per la pesca.	F	1.8.1-28	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1317		Le disposizioni del Codice della nautica:	si applicano alla navigazione da diporto esercitata per fini esclusivamente lusori (ricreativi).	F	si applicano sia alla navigazione da diporto esercitata per fini lusori (ricreativi), sia per fini commerciali, come definiti dal codice stesso.	V	si applicano alle unità da diporto e della piccola pesca.	F	1.8.1-29	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1318		In mancanza di specifiche disposizioni, alla navigazione delle unità da diporto si applicano:	le disposizioni del Codice della navigazione.	V	dalle disposizioni del Codice civile.	F	le disposizioni della Marina Militare.	F	1.8.1-30	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1319		Le disposizioni sull'obbligo di assicurazione per responsabilità civile (decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni) si applicano:	a qualsiasi unità galleggiante	F	a tutte le unità da diporto come definite dal codice della nautica.	F	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.	V	1.8.1-31	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1320		Un motore fuoribordo è soggetto all'obbligo di assicurazione (decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni):	solo per le potenze superiori a 2,5 cavalli.	F	sempre.	V	solo per le potenze che richiedono la patente nautica.	F	1.8.1-32	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1321		Le disposizioni sull'obbligo di assicurazione per responsabilità civile (decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni):	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.	V	non si applicano ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente emesso all'estero.	F	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.	F	1.8.1-33	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1322		Le disposizioni della disciplina della navigazione delle unità da diporto contenute nel codice della nautica sono completate:	dal Regolamento di attuazione al codice della nautica.	V	dal Codice civile.	F	dalle disposizioni speciali.	F	1.8.1-34	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1323		Per quanto non previsto dalle disposizioni del Codice della nautica, si applicano:	le disposizioni speciali.	F	le disposizioni del Codice della navigazione.	V	le diposizioni del'Autorità prefettizia.	F	1.8.1-35	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1324		L'attività di assistenza e traino:	è consentita con riferimento a imbarcazioni e natanti, previa sottoscrizione di una polizza assicurativa e comunicazione alla Capitaneria di porto competente.	V	è consentita con riferimento ai soli natanti, previa comunicazione alla Capitaneria di porto competente.	F	non è consentita.	F	1.8.1-36	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1325		L'esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto:	è soggetto alla sanzione da 2.775 a 11.017 euro.	V	è soggetto alla sanzione da 276 a 1.377 euro.	F	è soggetto a diffida.	F	1.8.1-37	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1326		Con contratto di leasing nautico si intende:	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.	V	la locazione di una unità da diporto, senza diritto di riscatto.	F	il leasing nautico non è applicato alla nautica.	F	1.8.1.38	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1327		L'utilizzatore di un contratto di leasing nautico:	ancorché non proprietario dell'imbarcazione, assume tutti i rischi relativi al perimento del bene.	V	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.	F	non è mai responsabile del perimento del bene.	F	1.8.1-39	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1328		In caso di violazioni da parte di una unità in leasing di disposizioni in materia di navigazione che prevedono sanzioni pecuniarie:	l'utilizzatore a titolo di leasing dell'unità è obbligato in solido con l'autore delle violazioni, se persona diversa.	V	il proprietario dell'unità (soggetto finanziatore del leasing) è tenuto al pagamento.	F	le sanzioni sono suddivise tra il proprietario dell'unità e l'utilizzatore in leasing.	F	1.8.1-40	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1329		L'esercizio abusivo di attività commerciali con unità da diporto è punito:	con la sanzione amministrativa da 250 euro a 1.100 euro.	F	con la sanzione amministrativa da 2.755 euro a 11.017 euro.	V	con la sanzione amministrativa da 557 euro a 2.507 euro.	F	1.8.1-41	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1330		In caso di leasing nautico:	l'utilizzatore condivide la responsabilità del comando con il proprietario.	F	l'utilizzatore assume in toto la responsabilità del comando.	V	la responsabilità del comando è stabilita dal contratto di leasing.	F	1.8.1-42	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1331		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:	è punito con la reclusione da uno a due mesi.	F	è punito con il pagamento di un'ammenda fino a 206,00 Euro.	F	è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 1.032,00 Euro a 6.197,00 Euro.	V	1.8.1-43	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Comandante, conduttore, utilizzatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1332		Con riguardo alla locazione delle unità da diporto, quale tra queste affermazioni è corretta?	il conduttore di un'unità da diporto locata, ne esercita la navigazione assumendosi le responsabilità ed i rischi.	V	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.	F	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.	F	1.8.1-44	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Comandante, conduttore, utilizzatore
1333		Quali sono gli obblighi a cui deve adempiere il conduttore di un'unità navale da diporto locata?	impiegare l'unità navale da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dal certificato di stabilità e in conformità alle finalità di diporto.	F	impiegare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dal certificato di classe e in conformità alle finalità di diporto.	F	impiegare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione e in conformità alle finalità di diporto.	V	1.8.1-45	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Comandante, conduttore, utilizzatore
1334		Il contratto di locazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto:	deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.	V	va rinnovato in concomitanza della scadenza delle manutenzioni periodiche dell'apparato motore.	F	può anche essere tenuto a bordo in copia fotostatica.	F	1.8.1-46	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Attvità commerciale
1335		La licenza di navigazione e gli altri documenti prescritti sono mantenuti a bordo:	in originale, o in copia autentica se la navigazione avviene tra porti dello Stato.	V	esclusivamente in originale solo se la navigazione avviene tra porti di uno stesso compartimento marittimo.	F	dopo esser stati vidimati annualmente da parte della competente Autorità marittima.	F	1.8.1-47	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Documenti
1336		Il certificato di sicurezza:	deve essere registrato presso l'Agenzia delle Dogane entro 30 giorni dal rilascio.	F	attesta lo stato di stabilità dell'unità e fa parte dei documenti di bordo.	F	attesta lo stato di navigabilità dell'unità e fa parte dei documenti di bordo.	V	1.8.1-48	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Documenti
1337		La dichiarazione di potenza del motore installato a bordo:	è facoltativa.	F	è inclusa nel Manuale del proprietario.	F	fa parte dei documenti di bordo di natanti e imbarcazioni con fuoribordo.	V	1.8.1-49	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Documenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1338		L'atto di autorizzazione alla navigazione temporanea	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.	V	vale come documento di bordo straordinario ed abilita alla navigazione senza alcun limite dalla costa, nonché in navigazione in acque internazionali.	F	non vale come documento di bordo ed abilita esclusivamente alla navigazione da e per il cantiere di costruzione e/o manutenzione.	F	1.8.1-50	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Documenti
1339		Con riguardo al noleggio delle unità da diporto, quale tra queste affermazioni è corretta?	il contratto è redatto per iscritto a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.	V	il contratto è redatto per iscritto a pena di nullità ed è conservato in originale presso l'Ufficio di iscrizione.	F	il contratto è redatto per iscritto a pena di nullità ed è conservato in originale presso la Direzione Marittima di giurisdizione ove è iscrittà l'unità.	F	1.8.1-51	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Attività commerciale
1340		L'utilizzo di un'imbarcazione da diporto per mezzo di contratti di locazione ovvero di noleggio risulta:	dalla licenza di navigazione.	V	dall'iscrizione nel registro delle imprese.	F	dall'omologazione CE.	F	1.8.1-52	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Attività commerciale
1341		A che distanza dalla costa possono navigare le unità a remi (pedalò, sandolini ecc.) ?	entro 1 miglio dalla costa.	V	in base alle condimeteomarine individuate con ordinanza dell'Autorità marittima.	F	entro 6 miglia.	F	1.8.1-53	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1342		Al compimento dei 16 anni di età:	si può essere ammessi esclusivamente all'esame per il rilascio della patente nautica entro 12 miglia dalla costa.	F	si può essere ammessi all'esame per il rilascio della patente nautica anche senza limiti dalla costa.	F	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.	V	1.8.1-54	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1343		La patente nautica può essere sospesa:	per assunzione del comando in stato di ebbrezza (ubriachezza) o sotto effetto di stupefacenti (droghe).	V	a seguito di denuncia di evento ordinario.	F	per mancanza a bordo delle dotazioni di sicurezza.	F	1.8.1-55	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1344		Le unità da diporto sono classificate in base alla:	lunghezza fuori tutto.	V	potenza dell'apparato motore, stazza e lunghezza fuori tutto.	F	lunghezza, larghezza e altezza di costruzione.	F	1.8.1-56	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1345		Un'unità a motore lunga 9 metri è classificata:	natante da diporto.	V	imbarcazione da diporto.	F	nave da diporto.	F	1.8.1-57	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1346		Il ritrovamento di un relitto va denunciato all'Autorità competente entro:	3 giorni dal ritrovamento o dall'approdo.	V	7 giorni dal ritrovamento o dall'approdo.	F	24 ore dal ritrovamento o dall'approdo.	F	1.8.1-58	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1347		Le acque interne marittime sono costituite:	dalle acque marittime riservate alla balneazione.	F	dai laghi e dai fiumi dello Stato.	F	dalle acque marittime comprese tra la costa e la linea di base.	V	1.8.1-59	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1348		Ai natanti spetta l'obbligo di esporre la bandiera nazionale?	sì, sempre.	F	si, solo in acque territoriali.	F	no.	V	1.8.1-60	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1349		I limiti di navigazione delle unità munite di marcatura "CE" sono definiti:	dall'omologazione dell'organo tecnico.	F	dall'altezza significativa delle onde e dalla forza del vento.	V	dalla distanza dalla costa.	F	1.8.1-61	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1350		Può conseguire la patente nautica un "delinquente abituale"?	dipende dalle violazioni per le quali è stato dichiarato delinquente abituale.	F	no.	V	sì.	F	1.8.1-62	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1351		La bandiera nazionale deve essere esposta:	dalle navi e dalle imbarcazioni da diporto.	V	tutte le unità da diporto.	F	soltanto dalle navi e dalle imbarcazioni da diporto se abilitate alla navigazione oltre le 12 miglia di distanza dalla costa.	F	1.8.1-63	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1352		Un'imbarcazione da diporto marcata "CE", può recarsi all'estero?	si, se la categoria di progettazione consente di intraprendere la navigazione necessaria per raggiungere la destinazione estera.	V	sì, sempre.	F	sì, ma solo in presenza di mare e vento assicurati.	F	1.8.1-64	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1353		La denuncia di evento straordinario è presentata se in corso di:	navigazione, le persone a bordo hanno corso un pericolo.	F	navigazione, si esegue una variazione di rotta non programmata.	F	navigazione, si siano verificati eventi anomali relativi all'unità o alle persone a bordo.	V	1.8.1-65	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1354		La licenza di navigazione è valida:	3 anni.	F	5 anni.	F	sino a che l'unità da diporto non subisca modifiche agli elementi strutturali o di identificazione della stessa ovvero importanti innovazioni.	V	1.8.1-66	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Documenti
1355		L'obbligo della patente nautica per condurre un natante da diporto sorge:	mai, perché non è necessaria la patente nautica per i natanti da diporto.	F	quando la potenza del motore supera i 40,8 Cv, fermo restando la cilindrata, i tempi del motore ed il carburante impiegato.	V	quando la potenza del motore supera i 25 Cv, fermo restando la cilindrata, i tempi del motore ed il carburante impiegato.	F	1.8.1-67	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1356		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?	no, in questo caso è richiesto solo di aver compiuto 18 anni.	V	sì, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.	F	sì, solo se minorenne.	F	1.8.1-68	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1357		Quali unità da diporto sono soggette alla marcatura "CE"?	natanti a motore e quelli a vela con superficie velica superiore a quattro metri quadrati.	F	unità di lunghezza compresa tra 10 metri e 24 metri.	F	unità di lunghezza compresa tra 2,5 metri e 24 metri, se immesse in commercio dopo il 16/06/1998.	V	1.8.1-69	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1358		La patente nautica è obbligatoria per il comando o condotta di un'imbarcazione da diporto entro le 6 miglia dalla costa?	sì, sempre a prescindere sia della cilindrata che delle altre caratteristiche del motore.	F	sì, se l'unità è munita di motore con potenza superiore a 40.8 cavalli.	V	no, mai.	F	1.8.1-70	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1359		Si può sospendere la patente nel caso di assunzione del comando di un'unità da diporto con patente nautica scaduta di validità?	sì, se la patente nautica è scaduta da più di 12 mesi.	F	non è prevista la sospensione in questo caso.	V	sì, sempre.	F	1.8.1-71	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1360		Quando il secondo motore è considerato ausiliario?	quando è inferiore a 40 Cv.	F	quando è superiore a 40 Cv.	F	quando è di tipo amovibile, sistemato su proprio supporto con potenza non superiore al 20% di quella del motore principale.	V	1.8.1-72	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1361		Il "manuale del proprietario" è quel documento contenente i dati tecnici:	del natante omologato CE.	V	di una nave da diporto.	F	del natante non omologato CE.	F	1.8.1-73	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Documenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1362		La denuncia di evento straordinario è presentata:	all'Autorità marittima o Consolare del porto di arrivo.	V	all'Autorità di polizia del porto di arrivo.	F	all'Autorità giudiziaria del porto di arrivo.	F	1.8.1-74	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	
1363		Cosa comporta l'assunzione, con l'abilitazione scaduta, del comando o condotta di un'unità soggetta ad obbligo di patente nautica?	il sequestro dell'unità.	F	una salata sanzione amministrativa.	V	l'arresto.	F	1.8.1-75	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Documenti
1364		La licenza e gli altri documenti per le unità da diporto devono essere sempre tenuti a bordo in originale?	no, per la navigazione tra i porti nazionali è sufficiente avere a bordo le copie conformi all'originale.	V	si, previa autorizzazione rilasciata dall'Autorità marittima.	F	no, è sufficiente avere a bordo delle semplici copie fotostatiche.	F	1.8.1-76	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Documenti
1365		Dove vengono iscritte le imbarcazioni e navi da diporto?	nell'ATCN (Archivio Telematico Centrale della Nautica da diporto) per il tramite dello STED (Sportello Telematico del Diportista)	V	solo presso le Capitanerie di porto.	F	non vengono più iscritte nei registri navali poiché abrogati.	F	1.8.1-77	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1366		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:	la patente nautica per il comando e condotta di imbarcazioni da diporto a vela e motore entro 12 miglia dalla costa.	F	aver compiuto diciotto anni.	V	la patente nautica per il comando e condotta di imbarcazioni da diporto a motore entro 12 miglia dalla costa.	F	1.8.1-78	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1367		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?	sì, a patto che ottenga una apposita autorizzazione, in tal senso, dalla Capitaneria del porto di partenza.	F	sì, a patto che non superi il limite delle 12 miglia dalla costa.	V	no, in nessun caso.	F	1.8.1-79	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1368		E' possibile comandare e condurre un'imbarcazione da diporto utilizzata con contratti di noleggio?	sì, solo a condizione di essere in possesso di idoneo titolo professionale del diporto prescritto dalla legge.	V	no, solo se in possesso della patente nautica per nave da diporto.	F	sì, sempre.	F	1.8.1-80	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1369		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:	locazione.	V	leasing finanziario.	F	noleggio.	F	1.8.1-81	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Attività commerciale
1370		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:	leasing finanziario.	F	noleggio.	V	locazione.	F	1.8.1-82	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Attività commerciale
1371		Quale tra le seguenti affermazioni sul noleggio di unità da diporto è corretta?	l'unità noleggiata rimane nella disponibilità del proprietario/armatore (noleggiante), alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.	V	il cliente (noleggiatore) dell'unità ne esercita la navigazione, assumendosene le responsabilità e i rischi.	F	noleggio e locazione sono sinonimi.	F	1.8.1-83	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Attività commerciale
1372		Il noleggio occasionale è:	è una attività professionale svolta in maniera non continuativa.	F	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.	V	è un sinonimo di locazione.	F	1.8.1-84	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Attività commerciale
1373		Quale tra le seguenti affermazioni sul contratto di noleggio di unità da diporto è corretta?	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.	V	può essere intestato sempre e solo a una persona fisica.	F	può essere concluso anche in forma orale se alla presenza di un ufficiale dell'Autorità marittima.	F	1.8.1-85	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Attività commerciale

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1374		Un'unità da diporto, avente lunghezza fuori tutto pari a 7 metri, può essere iscritta nel registro delle imbarcazioni da diporto?	sì, ma subisce il regime giuridico delle imbarcazioni da diporto.	V	sì, se con un motore di potenza superiore a 40,8 CV.	F	sì, ma mantiene il regime giuridico del natante da diporto.	F	1.8.1-86	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1375		Un cittadino di 55 anni deve rinnovare la patente; la validità del nuovo documento sarà:	di 3 anni.	F	di 10 anni.	V	di 5 anni.	F	1.8.1-87	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1376		Per navigazione da diporto s'intende la navigazione effettuata a scopo:	sportivo o ricreativo ovvero commerciale, come previsto dal Codice della nautica da diporto.	V	ricreativo, dai cui esuli ogni forma di agonismo.	F	solo sportivo.	F	1.8.1-88	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1377		Come è articolata la validità temporale della patenta nautica?	10 anni se non si è superato il 60esimo anno di età, 5 anni se si è superato tale limite d'età.	V	10 anni per tutti.	F	10 anni se non si è superato il 50esimo anno di età, 5 anni se si è superato tale limite d'età.	F	1.8.1-89	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1378		Assumere il comando di un'unità senza aver conseguito la prescritta abilitazione, comporta:	la sanzione amministrativa che va da 2.755 a 11.017 euro e la sospensione della licenza di navigazione per 30 giorni.	V	la sanzione amministrativa che va da 2.755 a 11.017 euro e l'arresto.	F	la sanzione amministrativa che va da 2.755 a 11.017 euro, la sospensione della licenza di navigazione per 1 anno.	F	1.8.1-90	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1379		Per condurre una moto d'acqua è sempre necessaria la patente nautica?	no, solo in caso di potenza superiore a 40.8 cavalli.	F	sì, sempre.	V	mai, perchè di lunghezza inferiore a 4,5 metri.	F	1.8.1-91	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1380		La dichiarazione di evento straordinario deve essere rilasciata:	da un qualsiasi membro dell'equipaggio.	F	dal comandante dell'unità.	V	da chiunque sia stato delegato dal comandante dell'unità.	F	1.8.1-92	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1381		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:	entro 500 metri dalla costa o dall'unità madre.	F	entro un miglio dalla costa o dall'unità madre.	V	entro due miglia dalla costa o dall'unità madre.	F	1.8.1-93	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1382		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?	sì, solo se minorenne.	F	no, in questo caso è richiesto solo di aver compiuto i 18 anni di età.	F	sì, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.	V	1.8.1-94	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1383		L'obbligo dell'assicurazione sulla responsabilità civile ricade:	sui motori di potenza superiore a 10 Cv.	F	sui motori di potenza superiore a 40,8 Cv.	F	su qualsiasi motore marino, amovibile e non, indipendentemente dalla potenza.	V	1.8.1-95	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1384		Nel caso non siano avvenute lesioni a persone a bordo, la denuncia di evento straordinario va presentata:	entro tre giorni dall'arrivo in porto.	V	non appena possibile.	F	subito all'arrivo in porto.	F	1.8.1-96	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1385		Quando è sospesa la patente nautica?	per gravi atti di imperizia ed imprudenza.	V	quando è scaduta e non è stata rinnovata.	F	quando non si è pagato il bollo annuale.	F	1.8.1-97	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1386		Tutte le unità a motore hanno l'obbligo di tenere a bordo la dichiarazione di potenza del motore (o il certificato d'uso motore)?	si, tutte le unità da diporto a motore hanno l'obbligo a prescindere che siano o non siano iscritte nei registri navali.	F	no, oltre ai natanti da diporto, hanno l'obbligo solo le imbarcazioni da diporto dotate di motore fuoribordo.	V	no, hanno l'obbligo solo le navi da diporto.	F	1.8.1-98	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Documenti
1387		Il documento che riporta, tra le varie caratteristiche, i dati di un'imbarcazione e i dati anagrafici del suo proprietario, è denominato:	manuale del proprietario.	F	certificato di proprietà marittimo.	F	licenza di navigazione.	V	1.8.1-99	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Documenti
1388		Nel caso di unità non adibita a noleggio, il certificato di sicurezza è rilasciato?	solo ai natanti da diporto adibiti a locazione commerciale.	F	solo alle navi e le imbarcazioni da diporto.	V	a tutte le unità da diporto.	F	1.8.1-100	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1389		I limiti fissati dalla legge per il conseguimento della patente nautica relativamente al motore sono determinati:	da una tabella ministeriale.	F	dalla potenza massima di esercizio.	V	dalla potenza fiscale del motore.	F	1.8.1-101	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1390		Il conduttore di una moto d'acqua deve:	possedere la patente nautica solo se l'unità ha una cilindrata superiore a 785 centimetri cubici.	F	indossare il giubbotto di salvataggio e rispettare i limiti di velocità disposti localmente.	V	raggiungere la riva senza bisogno dei corridoi di atterraggio.	F	1.8.1-102	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1391		Un'unità di 13 metri di lunghezza, con superficie velica di 80 metri quadrati e un motore di 45 Cv:	è in ogni caso abilitata alla navigazione solo entro 3 miglia dalla costa.	F	necessita della licenza di navigazione.	V	è considerata come unità a vela senza motore ausiliario.	F	1.8.1-103	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1392		La patente nautica viene revocata in caso di:	condotta con tasso alcolemico pari a 1,50 grammi per litro.	F	per gravi atti di imperizia ed imprudenza.	F	in caso di perdita dei requisiti morali e fisici.	V	1.8.1-104	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1393		Un natante marcato "CE", quante persone può trasportare?	quelle indicate nel certificato di omologazione.	V	dipende dall'ordinanza disciplinante l'utilizzazione dei natanti da diporto.	F	quelle indicate nella dichiarazione di potenza del motore per natanti da diporto.	F	1.8.1-105	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1394		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?	sì, solo se minorenne.	F	no, in questo caso è richiesto solo di aver compiuto i 18 anni di età.	F	sì, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.	V	1.8.1-106	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1395		La patente per condurre un acquascooter è obbligatoria:	solo se il motore è di cilindrata superiore a 750 centimetri cubici.	F	solo se il motore supera i 30 Kw.	F	sempre.	V	1.8.1-107	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1396		Sicuramente è considerato un “evento straordinario”:	il malore tra i membri dell’equipaggio.	F	l'incaglio.	V	il restare senza carburante.	F	1.8.1-108	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1397		A chi va presentata la denuncia di evento straordinario, in caso di evento straordinario all’estero?	al consolato di bandiera.	V	all’autorità marittima italiana al primo porto di approdo in territorio nazionale.	F	all’autorità marittima locale che lo trasmetterà al consolato di bandiera.	F	1.8.1-109	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1398		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?	sì, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.	V	no, in questo caso è richiesto solo di aver compiuto i 18 anni di età.	F	sì, solo se minorenne.	F	1.8.1-110	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1399		E' obbligatoria la patente nautica per condurre un'unità da diporto avente un motore di 35 Kw?	mai.	F	solo in determinati casi.	F	sempre.	V	1.8.1-111	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1400		La validità della patente nautica è di 10 anni sino al compimento del:	65esimo anno e poi 5 anni.	F	60esimo anno e poi 5 anni.	V	50esimo anno e poi 5 anni.	F	1.8.1-112	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1401		Un natante è quell'unità:	non iscritta.	V	iscritta.	F	di lunghezza superiore a 10 metri.	F	1.8.1-113	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1402		Chi regge il timone di un'imbarcazione da diporto deve essere necessariamente munito di patente nautica?	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.	V	no, purchè abbia delega scritta ed età non inferiore ad anni 14.	F	si, sempre perché tenere il timone significa determinare la direzione della navigazione in atto.	F	1.8.1-114	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Comandante, conduttore, utilizzatore
1403		Il documento che riporta le caratteristiche del motore di un natante è conosciuto sotto di:	dichiarazione motoristica.	F	libretto del motore.	F	dichiarazione di potenza.	V	1.8.1-115	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Documenti

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1404		La categoria di progettazione "B" presuppone che l'imbarcazione da diporto sia in grado di navigare (individuare l'affermazione corretta):	in presenza di forza del vento superiore a 8 e altezza significativa dell'onda non superiore a 4 metri.	F	in presenza di forza del vento non superiore a 8 e altezza significativa dell'onda non superiore a 4 metri.	V	in presenza di forza del vento non superiore a 8 e altezza significativa dell'onda non superiore a 5 metri.	F	1.8.1-116	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1405		La categoria di progettazione "C" presuppone che l'imbarcazione da diporto sia in grado di navigare (individuare l'affermazione corretta):	in presenza di forza del vento superiore a 7 e altezza significativa dell'onda non superiore a 4 metri.	F	in presenza di forza del vento non superiore a 7 e altezza significativa dell'onda non superiore a 3 metri.	F	in presenza di forza del vento non superiore a 6 e altezza significativa dell'onda non superiore a 2 metri.	V	1.8.1-117	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1406		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?	no, in questo caso è richiesto solo di aver compiuto i 16 anni di età.	V	si, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.	F	sì, solo se minorenne.	F	1.8.1-118	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1407		La categoria di progettazione "D" presuppone che l'imbarcazione da diporto sia in grado di navigare (individuare l'affermazione corretta):	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.	F	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.	F	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.	V	1.8.1-119	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1408		Verificare prima della partenza che le dotazioni di sicurezza di un'unità da diporto siano efficienti, è un compito di chi?	dell'Organismo tecnico notificato o autorizzato al momento di visita a bordo.	F	dell'Autorità Marittima.	F	del comandante dell'unità.	V	1.8.1-120	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Comandante, conduttore, utilizzatore
1409		In generale il numero minimo dei componenti l'equipaggio di una qualsiasi unità da diporto (purchè non adibita a noleggio) è stabilito:	dal comandante in funzione della navigazione da intraprendere in relazione alle condimeteo marine e alla distanza da porti sicuri.	V	nel certificato di sicurezza per imbarcazioni da diporto.	F	con ordinanza dell'Autorità marittima competente, trattandosi di navigazione entro 12 miglia.	F	1.8.1-121	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Comandante, conduttore, utilizzatore

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1410		La moto d'acqua può navigare oltre la velocità minima:	oltre 100 metri dalla costa.	F	oltre 1000 metri dalla costa, 500 metri dalle coste a picco.	V	oltre 1 miglio dalla costa.	F	1.8.1-122	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1411		E' obbligatoria la patente per l'uso della moto d'acqua?	no.	F	si, sempre.	V	solo se la potenza del motore supera i 40,8 CV (30 Kw).	F	1.8.1-123	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1412		Un natante omologato CE può navigare:	anche oltre 12 miglia dalla costa, se ha le adeguate dotazioni di sicurezza	F	sempre e solo entro 6 miglia dalla costa.	F	entro 12 miglia dalla costa, se omologato per la navigazione senza alcun limite.	V	1.8.1-124	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Leggi e regolamenti
1413		Il comandante è responsabile:	della sostituzione dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza che presentino deterioramento o deficienze tali da comprometterne l'efficienza.	V	del rilascio del certificato di sicurezza.	F	del rilascio della dichiarazione di potenza.	F	1.8.1-125	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Comandante, conduttore, utilizzatore
1414		La pratica dello sci nautico prevede, altresì, l'utilizzo delle seguenti dotazioni:	una boetta di segnalazione di colore arancione munita di sagola galleggiante di lunghezza non inferiore a 180 metri.	F	la cassetta di pronto soccorso ed un salvagente per ciascuno degli sciatori trainati.	V	un gavitello di colore arancione munito di apposito dispositivo luminoso lampeggiante di colore blu visibile per tutto l'orizzonte.	F	1.8.2-1	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1415		La pratica dello sci nautico quale dotazione prevede ?	la boetta di segnalazione di colore arancione munita di sagola galleggiante di lunghezza non inferiore a 180 metri.	F	la cassetta di pronto soccorso ed un salvagente per ciascuno degli sciatori trainati.	V	un gavitello di colore arancione munito di apposito dispositivo luminoso lampeggiante di colore blu visibile per tutto l'orizzonte.	F	1.8.2-2	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1416		I conduttori delle unità navali da diporto munite di motore entrobordo e fuoribordo, utilizzate per l'esercizio dello sci nautico:	possono anche non essere abilitati alla condotta dell'unità anzidette.	F	devono avere la patente nautica.	V	devono essere abilitati alla condotta dell'unità solo nel caso esse siano dotate di motori di potenza superiori a 50 Hp.	F	1.8.2-3	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1417		I conduttori di natanti muniti di motore entrobordo e fuoribordo, utilizzati per l'esercizio dello sci nautico, devono:	essere assistiti da altra persona imbarcata a bordo di un tender in attività di assistenza.	F	essere in possesso della patente per navi da diporto.	F	essere sempre assistiti da altra persona esperta nel nuoto.	V	1.8.2-4	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1418		Avuto riguardo alla disciplina dello sci nautico, quale tra queste affermazioni è corretta?	è consentito a qualsiasi unità navale a motore seguire altre unità navali trainanti sciatori, purchè distanti oltre i 15 metri dallo sciatore stesso.	F	è 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.	v	è vietato a qualsiasi unità navale a motore superare altre unità navali trainanti sciatori oppure attraversarne la scia a velocità superiore a 15 nodi.	F	1.8.2-5	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1419		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:	deve avvenire a velocità non superiore a cinque nodi nell'ultimo tratto dei 200 metri dalla batimetrica di metri 1,60.	F	deve avvenire a velocità non superiore a sette nodi nell'ultimo tratto dei 200 metri dalla batimetrica di metri 1,60.	F	deve avvenire a velocità non superiore a tre nodi nell'ultimo tratto dei 200 metri dalla batimetrica di metri 1,60.	V	1.8.2-6	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1420		L'esercizio dello sci nautico è consentito per ragioni di sicurezza:	esclusivamente nelle ore diurne, con tempo favorevole e mare calmo.	V	non oltre 50 metri dalla costa, con tempo favorevole e mare calmo.	F	esclusivamente dalle ore 09:00 alle ore 19:00, con tempo favorevole e con stato del mare non superiore a 3.	F	1.8.2-7	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1421		Deve essere in possesso di patente nautica il conduttore di un'unità da diporto nell'esercizio dello sci nautico?	sì.	V	dipende dalla lunghezza dell'unità e dalla potenza del motore.	F	no.	F	1.8.2-8	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1422		Per l'esercizio dello sci nautico, oltre al conduttore, quante persone devono trovarsi a bordo:	una, esperta nello sci nautico.	F	una, esperta nel nuoto.	V	nessun altro.	F	1.8.2-9	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1423		In quale fascia di mare è possibile praticare lo sci nautico?	oltre 100 metri dalla batimetrica di 1,60 metri, salvo diverse disposizioni dell'Autorità marittima.	F	oltre 200 metri dalla spiaggia, misurati dalla batimetrica di 1,60 metri, salvo diverse disposizioni dell'Autorità marittima.	V	entro un miglio dalla costa.	F	1.8.2-10	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1424		Lo sci nautico è praticabile:	in ore diurne, con tempo favorevole e mare calmo.	V	sempre.	F	anche in ore notturne se si dispone di un proiettore omologato.	F	1.8.2-11	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1425		La distanza minima tra lo sciatore nautico e il mezzo trainante è di:	18 metri.	F	12 metri.	V	14 metri.	F	1.8.2-12	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1426		L'unità con la quale viene praticato lo sci nautico:	deve essere un'unità omologata CE.	F	deve essere un'unità immatricolata.	F	può essere qualsiasi tipo di unità da diporto.	V	1.8.2-13	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1427		In caso di sci nautico svolto con natante da diporto, il conduttore deve possedere:	il brevetto di salvamento.	F	il brevetto di nuoto e voga.	F	la patente nautica.	V	1.8.2-14	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1428		Dove devono avvenire partenza e recupero dello sciatore nautico?	esclusivamente servendosi dei corridoi di lancio.	F	soltanto in acque libere da bagnanti e da imbarcazioni, se non vietato dalle ordinanze locali, ovvero entro gli appositi corridoi di lancio.	V	ovunque purchè con cautela al fine di prevenire situazioni di pericolo.	F	1.8.2-15	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1429		L'unità trainante lo sciatore nautico deve essere munita di:	cassetta di pronto soccorso, gancio di traino e specchietto retrovisore.	V	mezzi che consentano una facile risalita a bordo.	F	dispositivi supplementari per il segnalamento acustico.	F	1.8.2-16	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1430		In linea generale, qual è la distanza minima per fare sci nautico dalle coste cadenti a picco sul mare?	100 metri.	V	200 metri.	F	400 metri.	F	1.8.2-17	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1431		Chi riconosce l'idoneità del gancio di traino e dello specchietto retrovisore ai fini della pratica dello sci nautico?	Ente tecnico autorizzato.	F	la Motorizzazione civile.	F	la Capitaneria di porto.	V	1.8.2-18	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1432		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:	durante la stagione balneare è possibile solo davanti a coste cadenti a picco sul mare, in assenza di balneazione.	F	avviene con rotta normale alla linea di costa ed a velocità non superiore a 3 nodi.	V	non è possibile in alcun caso.	F	1.8.2-19	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1433		Per ogni sciatore trainato, deve essere presente a bordo dell'unità trainante:	1 salvagente a portata di mano.	V	1 boetta fumogena.	F	1 dispositivo sonoro.	F	1.8.2-20	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1434		Per poter effettuare lo sci nautico, il motore dell'unità trainante lo sciatore nautico deve essere:	del tipo entrofuoribordo.	F	di potenza necessaria per trainare lo sciatore.	F	dotato di invertitore di marcia e di dispositivo per la messa in folle.	V	1.8.2-21	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1435		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?	un fuoco a mano a luce rossa.	F	un binocolo.	F	una cassetta di pronto soccorso.	V	1.8.2-22	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1436		Per effettuare lo sci nautico il conducente osserva lo sciatore tramite uno specchio retrovisore:	convesso.	V	piatto.	F	concavo.	F	1.8.2-23	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1437		Quanti sciatori possono essere trainati contemporaneamente dalla medesima unità da diporto?	tre.	F	due.	V	uno.	F	1.8.2-24	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1438		La distanza laterale tra un battello trainante uno sciatore e gli altri natanti deve essere:	almeno pari alla lunghezza del cavo di traino + ulteriori metri 10 fissi.	F	almeno 1,5 volte la lunghezza del cavo di traino.	F	superiore alla lunghezza del cavo di traino.	V	1.8.2-25	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico
1439		In barca ci sono due persone quando una di queste decide che vuole praticare sci nautico. È possibile?	solo se chi conduce sia titolare di patente nautica.	F	no.	V	sì.	F	1.8.2-26	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Sci nautico

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1440		La pesca non professionale effettuata con il fucile subacqueo può essere consentita a coloro che hanno compiuto:	15 anni.	F	16 anni.	V	14 anni solo con il consenso dei genitori.	F	1.8.2-27	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1441		L'esercizio della pesca subacquea sportiva è consentito:	soltanto in apnea senza l'uso di apparecchi ausiliari di respirazione.	V	soltanto fino ad una profondità di metri tre.	F	soltanto entro 50 metri della costa.	F	1.8.2-28	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1442		Durante l'esercizio della pesca sportiva subacquea:	è consento esclusivamente l'utilizzo di fonti luminose alogene.	F	è vietato l'utilizzo delle fonti luminose a eccezione della torcia.	V	non è consento l'utilizzo di alcuna fonte luminosa, compresa la torcia.	F	1.8.2-29	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1443		L'esercizio della pesca subacquea è vietato	è vietato dal sorgere del sole al tramonto.	F	è vietato dal tramonto al sorgere del sole.	V	è vietato dalle ore 08:00 alle ore 18:00.	F	1.8.2-30	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1444		Se il subacqueo è accompagnato da un mezzo nautico di appoggio, la prescritta bandiera rossa con striscia diagonale bianca:	deve essere issata sul mezzo stesso.	V	la prescritta bandiera rossa può anche non essere issata.	F	la prescritta bandiera rossa può essere custodita nel gavone di prora.	F	1.8.2-31	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1445		Il subacqueo in immersione ha l'obbligo di segnalarsi con un galleggiante recante:	una bandiera a scacchi rossa e bianca, visibile ad una distanza non superiore a 300 metri.	F	una bandiera bianca con striscia diagonale rossa, visibile ad una distanza non inferiore a 30 metri.	F	una bandiera rossa con striscia diagonale bianca, visibile ad una distanza non inferiore a 300 metri.	V	1.8.2-32	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1446		Avuto riguardo alla disciplina della pesca subacquea, quale tra queste affermazioni è corretta?	è vietato tenere il fucile subacqueo in posizione di armamento se non in immersione.	V	il subacqueo ha la facoltà di decidere quando tenere armato il fucile subacqueo prima dell'immersione.	F	è consentito tenere il fucile subacqueo in posizione di armamento anche se non in immersione.	F	1.8.2-33	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1447		L'esercizio della pesca subacquea è:	vietato a distanza inferiore a 100 metri dalle navi ancorate fuori dai porti.	V	consentito entro i 100 metri dalle navi ancorate fuori dai porti.	F	consentito a distanza inferiore a 50 metri dalle navi ancorate fuori dai porti.	F	1.8.2-34	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1448		L'esercizio della pesca subacquea è:	consentito a distanza inferiore a 50 metri dagli impianti fissi da pesca e dalle reti da posta.	F	vietato a distanza inferiore a 100 metri dagli impianti fissi da pesca e dalle reti da posta.	V	consentito entro i 100 metri dagli impianti fissi da pesca e dalle reti da posta.	F	1.8.2-35	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1449		Avuto riguardo alla disciplina della pesca sportiva, quale tra queste affermazioni è corretta?	può essere esercitata mediante l'utilizzo di unità navali da diporto di lunghezza superiore ai 15 metri.	F	viene esercitata mediante l'utilizzo di unità da diporto solo a scopo ricreativo o agonistico.	V	viene esercitata esclusivamente mediante l'utilizzo di unità da diporto iscritte nei registri.	F	1.8.2-36	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1450		La pesca sportiva è l'attività esercitata:	a scopo ricreativo o agonistico. Sono vietati, sotto qualsiasi forma, la vendita ed il commercio dei prodotti di tale tipo di pesca.	V	a scopo ricreativo e propedeutico alla successiva vendita e commercio dei prodotti catturati.	F	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.	F	1.8.2-37	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1451		Le lenze fisse consentite nell'ambito della pesca sportiva sono :	solo i bolentini a tre ami.	F	canne a non piú di tre ami, lenze morte, bolentini, correntine a non piú di sei ami e lenze per cefalopodi.	V	solo le canne a non piú di 10 ami.	F	1.8.2-38	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1452		Le manifestazioni e le gare di pesca sportiva sono subordinate:	all'approvazione dell'autorità comunale che emana un'apposita autorizzazione.	F	all'approvazione del Capo del Compartimento marittimo che emana un'apposita ordinanza.	V	all'approvazione dell'autorità prefettizia che emana un'apposita autorizzazione.	F	1.8.2-39	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1453		Il pescatore sportivo giornalmente non può catturare:	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 piu' di un esemplare di cernia.	V	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.	F	molluschi e crostacei in quantità superiore a 10 kg.	F	1.8.2-40	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1454		Gli apparecchi d respirazione (bombole) possono essere utilizzate per la pesca subacquea?	assolutamente no.	V	si, ma solo da novembre a febbraio.	F	si.	F	1.8.2-41	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1455		La commercializzazione del tonno rosso catturato in qualità di pescatore sportivo:	è consentita.	F	è possibile a seguito di comunicazione alla Capitaneria.	F	è vietata.	V	1.8.2-42	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1456		Qual è il limite di esemplari di tonno rosso che possono essere pescati e detenuti a bordo?	non ci sono limiti per la pesca sportiva.	F	2	F	1	V	1.8.2-43	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Pesca
1457		Nel caso di avaria o incidente occorso alla propria unità, da cui possa derivare uno sversamento di idrocarburi, il comandante deve:	informare senza indugio le unità navali presenti nelle vicinanze.	F	informare senza indugio l'autorità marittima più vicina al luogo del sinistro.	V	informare senza indugio l'autorità comunale più vicina al luogo del sinistro.	F	1.8.2-44	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1458		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.	soggetto ad ammonizione.	F	soggetto ad una sanzione penale.	F	soggetto a una sanzione amministrativa.	V	1.8.2-45	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1459		Quali sono le autorità preposte alla sorveglianza delle aree marine protette?	gli ispettorati portuali e le agenzie del demanio.	F	le autorità doganali nonché quelle prefettizie.	F	le Capitanerie di porto, nonché le polizie degli enti locali delegati nella gestione delle medesime aree protette.	V	1.8.2-46	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1460		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:	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.	V	istituire, nelle zone "A", gare di pesca.	F	istituire, nelle zone "A", gare di motonautica.	F	1.8.2-47	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1461		Nell'ambito dei campi boa e dei campi di ormeggio delle Aree marine protette:	una quota pari al 15% degli ormeggi è riservata alle unità a vela.	V	una quota pari al 15% degli ormeggi è riservata alle unità da pesca.	F	una quota pari al 15% degli ormeggi è riservata alle navi da diporto a propulsione ibrida.	F	1.8.2-48	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1462		Generalmente, in zona "A" delle Aree Marine Protette la navigazione:	non è consentita.	V	è consentita solo previa comunicazione all'Autorità marittima.	F	è consentita.	F	1.8.2-49	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1463		Generalmente, in zona B delle Aree Marine Protette la navigazione:	è sempre consentita.	F	non è mai consentita.	F	è disciplinata dal decreto istitutivo e dal regolamento di gestione.	V	1.8.2-50	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1464		La dispersione in mare di 5 chili di olio usato (quantità tipo di un motore da 115 HP fuoribordo):	è assolutamente vietata ed è capace di inquinare una superficie grande una volta e mezzo un campo da calcio.	V	è possibile solo in alto mare, oltre le 12 miglia dalla costa.	F	è possibile solo in alto mare, oltre le 12 miglia dalla costa, su autorizzazione dell'Autorità marittima.	F	1.8.2-51	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1465		I segnali di soccorso scaduti (razzi-fuochi a mano-boette fumogene):	devono essere conferiti al rivenditore nel momento della loro sostituzione.	V	è consentito spararli per esercitazione.	F	è consentito utilizzarli per uso privato, ma solo in occasione del Capodanno.	F	1.8.2-52	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1466		In generale, le aree marine protette sono:	disciplinate con norme che riguardano la pesca, ma non la navigazione e l'ancoraggio.	F	suddivise in tre zone di tutela denominate A-B-C, alcune hanno una ulteriore zona D.	V	completamente interdette alla navigazione.	F	1.8.2-53	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1467		Le zone in cui è suddivisa un'Area Marina Protetta sono:	disciplinate dal posizionamento di boe.	F	delimitate da coordinate geografiche e riportate nella cartografia allegata al Decreto istitutivo pubblicato in Gazzetta Ufficiale.	V	individuate dall'Ordinanza balneare della Capitaneria di porto.	F	1.8.2-54	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1468		Generalmente, in zona A delle Aree Marine Protette l'ancoraggio:	è consentito solo previa comunicazione all'Autorità marittima.	F	è consentita.	F	non è consentita.	V	1.8.2-55	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1469		L'interruzione immediata e definitiva delle catture di tonno rosso a scopo sportivo-ricrerativo:	è fissata ciascun anno per il successivo dalle Capitanerie di porto competenti	F	è stabilita con decreto del Ministero competente al raggiungimento della quota di pesca assegnata all'Italia.	V	non è prevista, poiché vi sono delle quote assegnate.	F	1.8.2-56	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1470		Nelle aree marine protette in zona B (riserva generale):	sono vietate le immersioni subacquee.	F	è consentita la navigazione a remi e a vela.	V	vige il divieto di accesso per qualsiasi tipo di unità.	F	1.8.2-57	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1471		I contenitori di plastica abbandonata in mare:	perdurano anche fino a 450 anni.	V	perdurano anche per 10 anni.	F	perdurano anche per 5 anni.	F	1.8.2-58	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali
1472		Nelle aree marine protette dove l'ormeggio è regolamentato tramite campi boe:	nei campi boe l'ancoraggio è consentito dall'alba al tramonto.	F	nei campi boe l'ancoraggio è consentito solo se c'è sufficiente spazio di manovra.	F	nei campi boe l'ancoraggio non è mai consentito.	V	1.8.2-59	BASE	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE	Norme ambientali

Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

RAPPRESENTAZIONI GRAFICHE RELATIVE AI QUESTIONARI SOMMINISTRATI IN SEDE DI ESAME PER IL CONSEGUIMENTO DELLA PATENTE NAUTICA DA DIPORTO

AVVERTENZE PER I CANDIDATI

Il candidato deve riportare a penna il proprio cognome e nome, data e luogo di nascita, la propria firma e la data dell'esame negli appositi spazi delle pagine delle prove d'esame.
Durante lo svolgimento della prova teorica è ammesso l'uso della calcolatrice (con esclusione di quelle programmabili). E' tassativamente vietato l'utilizzo di ogni diversa apparecchiatura elettronica o di comunicazione o la consultazione di testi. Ogni trasgressione accertata comporterà l'esito negativo dell'intero esame.

PRIMA FASE ENTRO 12 MIGLIA DALLA COSTA - QUIZ SU ELEMENTI DI CARTEGGIO

Il candidato deve dimostrare di rispondere in modo chiaro ai cinque quesiti a risposta singola, volti a verificare la sua capacità di interpretare correttamente una carta nautica. La prova è superata se il candidato fornisce almeno quattro risposte esatte nei limiti **dei risultati contenuti nelle tolleranze indicate nei correttori**. Il candidato giudicato non idoneo è escluso dalla prova quiz base.
Il candidato deve esporre a penna i calcoli sul foglio fornito dall'esaminatore, in modo chiaro, disponendo ordinatamente e correttamente simbologia/abbreviazioni e i relativi valori con i prescritti segni algebrici. Per lo svolgimento della prova è concesso un tempo massimo di **VENTI** minuti.

PRIMA FASE SENZA LIMITI DALLA COSTA – PROVA DI CARTEGGIO NAUTICO

Il candidato deve dimostrare di svolgere in modo chiaro i quattro quesiti indipendenti. Per lo svolgimento della prova il candidato è tenuto a presentarsi all'esame munito delle carte nautiche 5/D e 42/D pubblicate dall'Istituto Idrografico della Marina, prive di alterazioni o segni di precedenti esercitazioni. La prova è superata se il candidato fornisce almeno tre risposte esatte nei limiti **dei risultati contenuti nelle tolleranze indicate nei correttori**. Il candidato giudicato non idoneo è escluso dalla prova quiz base. Il candidato che non ha superato la prova di carteggio nautico ha la possibilità di chiedere alla commissione di proseguire l'esame per il conseguimento della patente nautica per la medesima specie di navigazione ma con abilitazione entro le 12 miglia dalla costa, sostenendo la prova quiz su elementi di carteggio.
Il candidato deve esporre a penna i calcoli sul foglio fornito dall'esaminatore, in modo chiaro, disponendo ordinatamente e correttamente simbologia/abbreviazioni e i relativi valori con i prescritti segni algebrici. Per lo svolgimento della prova è concesso un tempo massimo di **SESSANTA** minuti.

SECONDA FASE: QUIZ BASE

La **seconda fase** consiste nella risoluzione di un questionario articolato su **venti** domande con tre risposte ciascuna. La prova è superata se si commette un numero massimo di **quattro** errori. Con il **quinto** errore il candidato è giudicato non idoneo ed è escluso dalla prova pratica.
Per ciascuna delle domande, il candidato contrassegni con una "X" la risposta ritenuta corretta ed entro il cerchio corrispondente. Le risposte omesse o rettificate equivalgono a una risposta errata. Non apporre ulteriori segni al di fuori del cerchio predetto. Non apporre ulteriori segni sul retro dei fogli. Per lo svolgimento della prova è concesso un tempo massimo di **trenta** minuti**.**

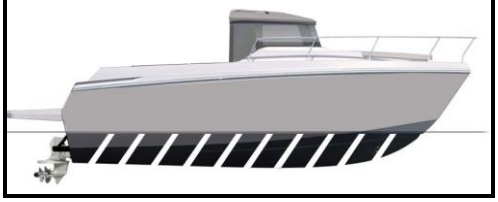
QUIZ VELA (solo per i candidati al conseguimento dell'abilitazione a vela):

Il quiz vela è costituito da **cinque quesiti** a risposta singola inerenti le competenze di navigazione a vela. La prova è superata se il candidato fornisce almeno **quattro risposte esatte** nel tempo massimo di **quindici minuti**. Per ciascuna delle domande, il candidato contrassegni con una "X" la risposta ritenuta corretta ed entro il cerchio corrispondente. Le risposte omesse o rettificate equivalgono a una risposta errata. Non apporre ulteriori segni al di fuori del cerchio predetto. Non apporre ulteriori segni sul retro dei fogli.
Il candidato che non ha superato la prova quiz vela ha la possibilità di chiedere alla commissione di proseguire l'esame per il conseguimento della patente nautica per la medesima specie di navigazione ma con abilitazione limitata alle sole unità da diporto a motore.
Si rammenta che, entro i termini di validità dell'istanza e almeno dopo 30 giorni dalla prova d'esame non superata, il candidato ha la possibilità di ripetere le sole prove scritte non superate.

AVVERTENZE

Le rappresentazioni grafiche collocate all'interno delle rispettive caselle sono contrassegnate da apposita numerazione progressiva posta in alto a destra di ciascuna casella. Tale numerazione è quella con cui le singole rappresentazioni grafiche suddette sono richiamate nel testo dei relativi questionari d'esame con la dicitura figura *X*, dove *X* è il numero progressivo della figura.
Il presente documento, da trattare con cura, deve essere restituito alla commissione d'esame unitamente alla scheda-quiz se fornito dall'ufficio.

1



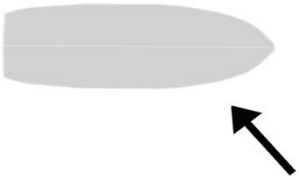
2



3



4



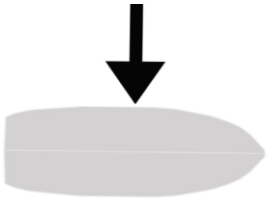
5



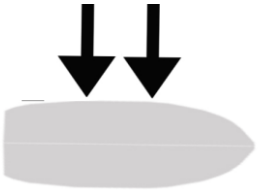
6



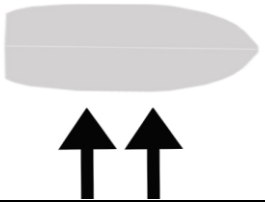
7



8



9



10



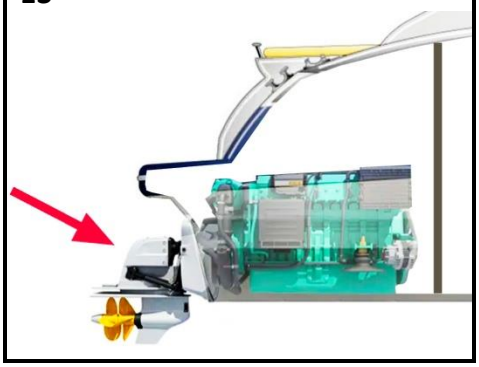
11



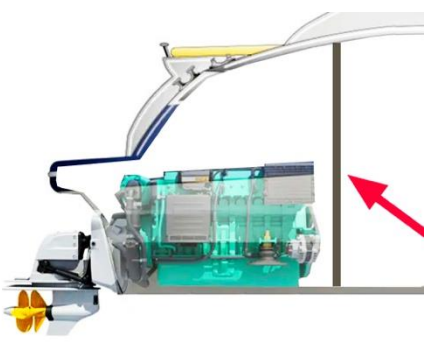
12



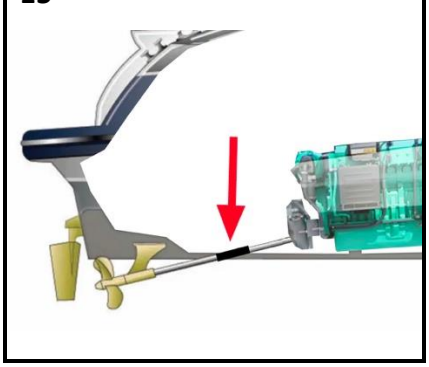
13



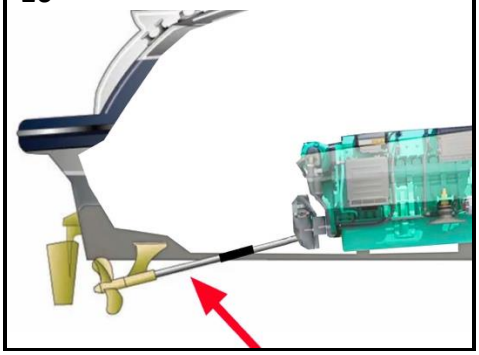
14



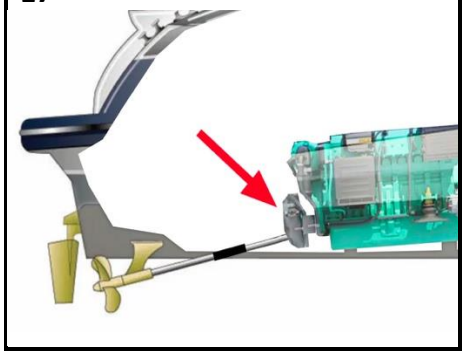
15



16



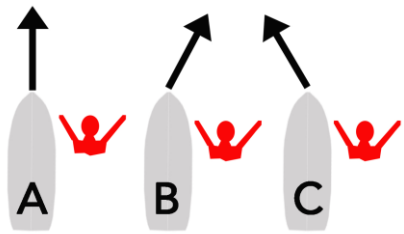
17



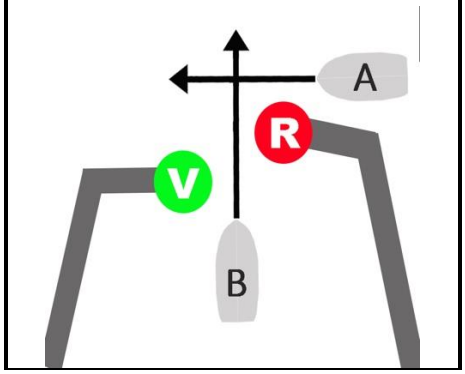
18



19



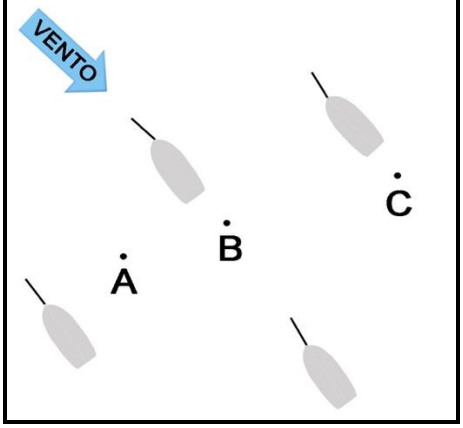
20



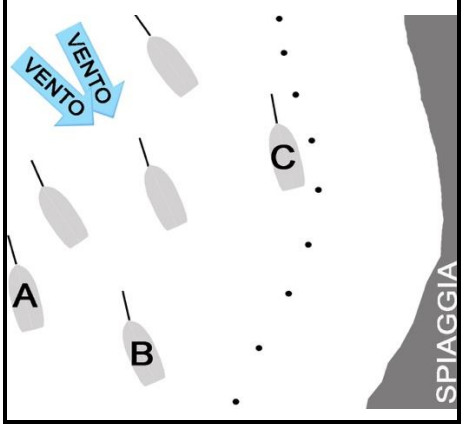
21



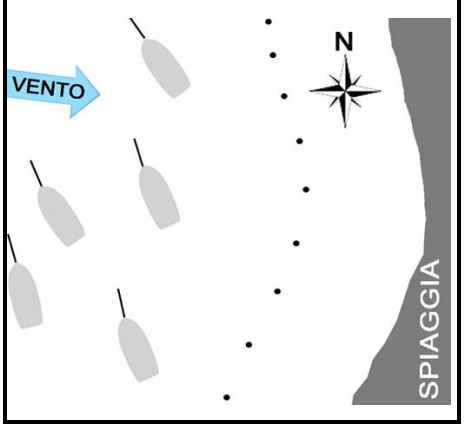
22



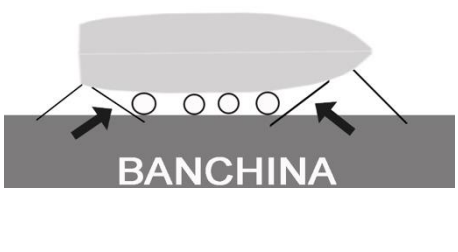
23



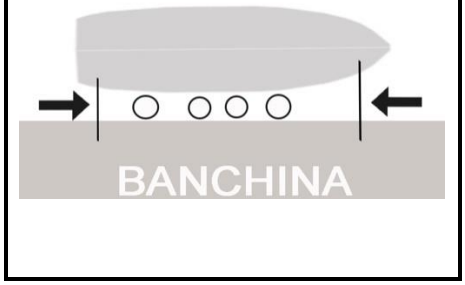
24



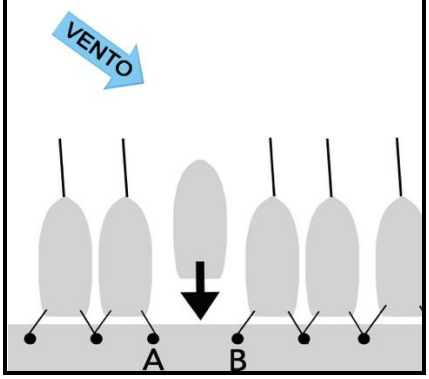
25



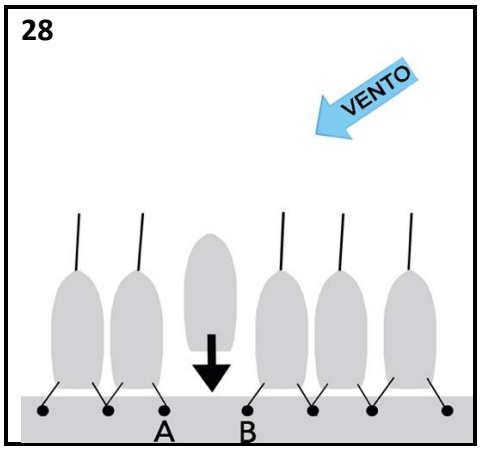
26



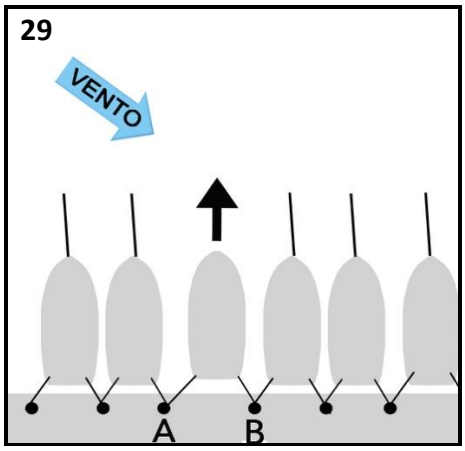
27



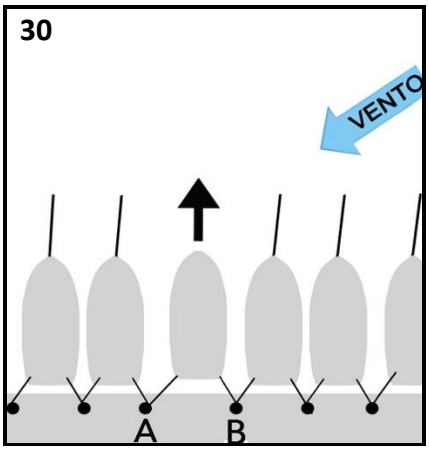
28



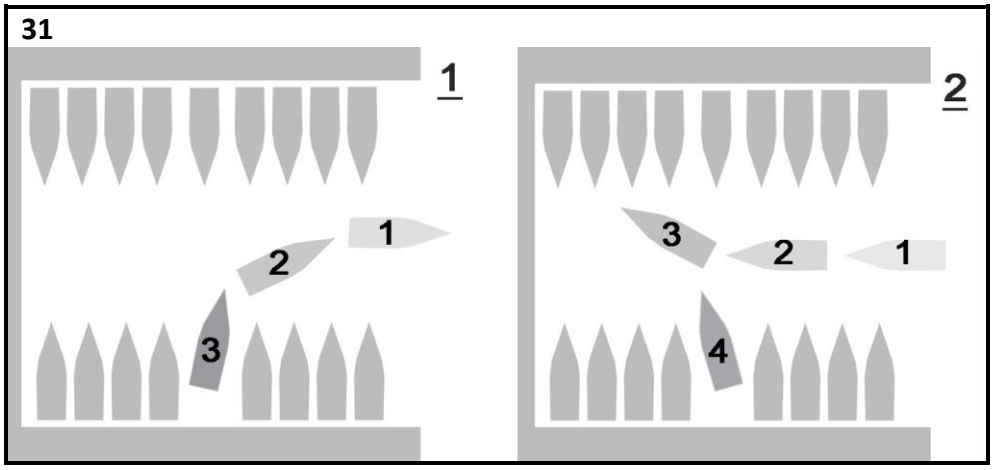
29



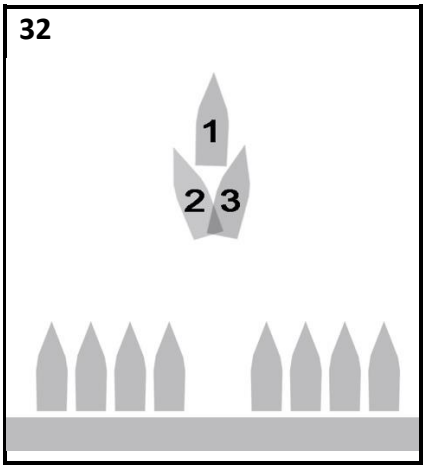
30



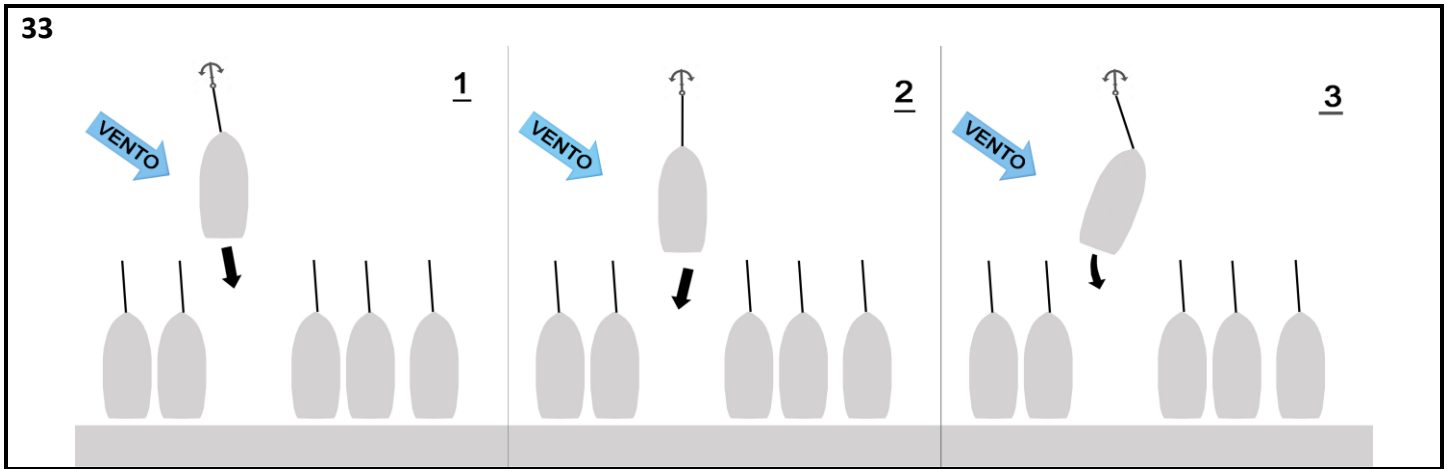
31



32



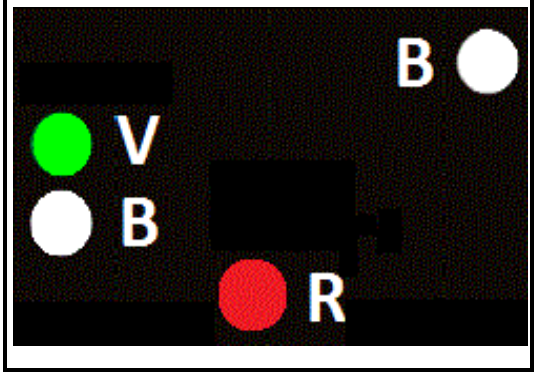
33



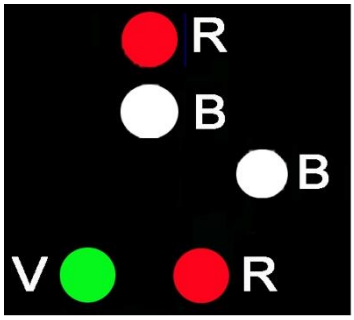
34



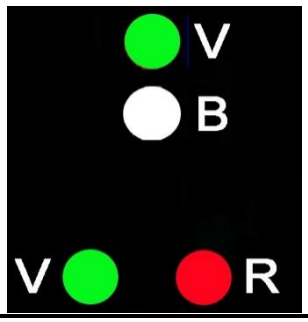
35



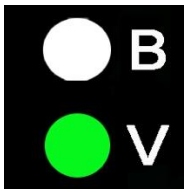
36



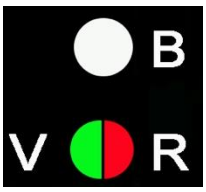
37



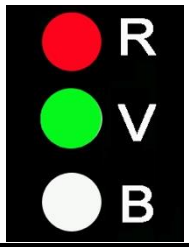
38



39



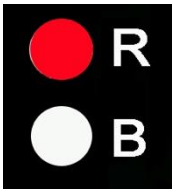
40



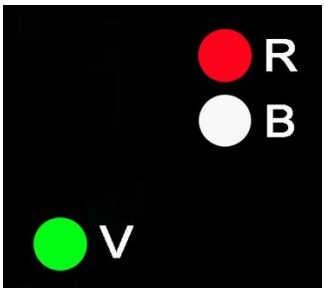
41



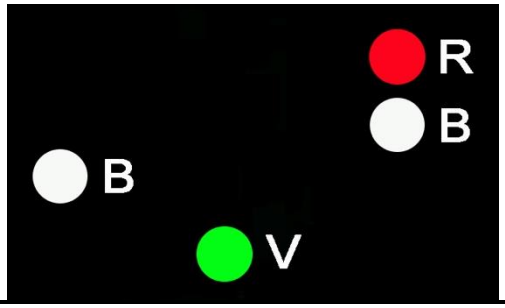
42



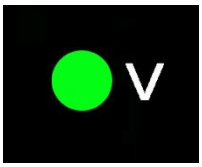
43



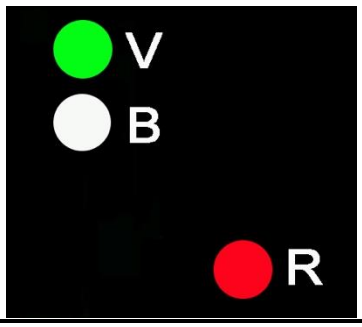
44



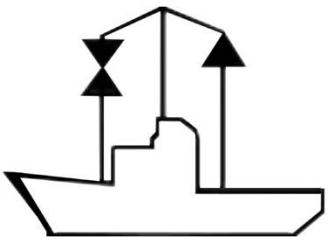
45



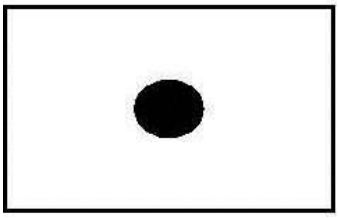
46



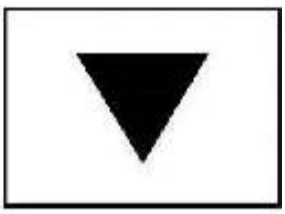
47



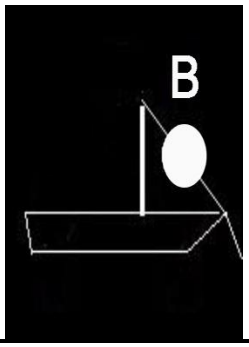
48



49



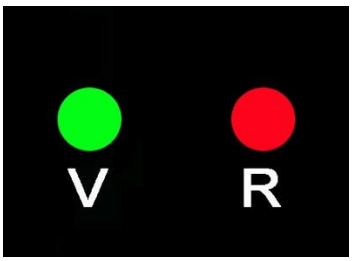
50



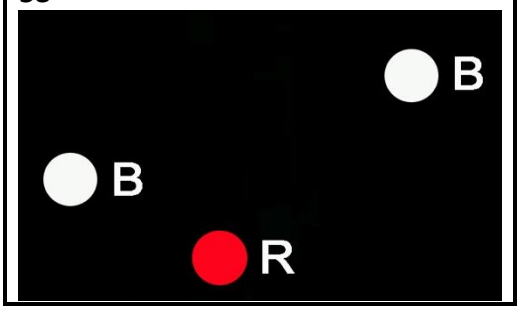
51



52



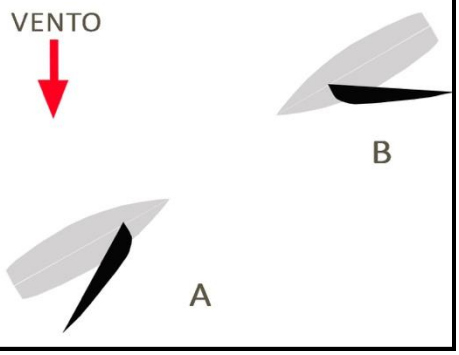
53



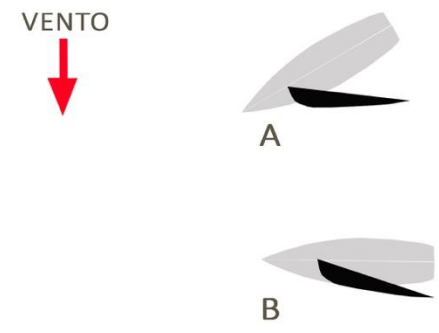
54



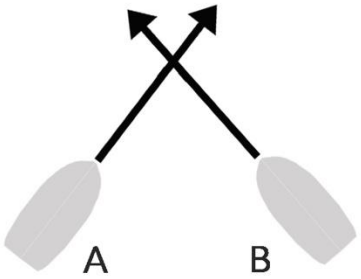
55



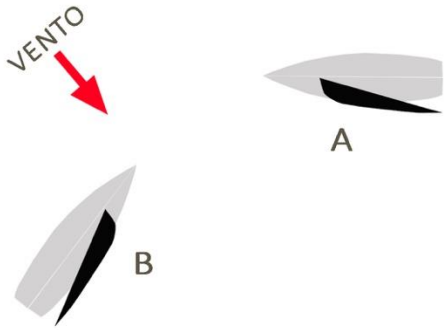
56



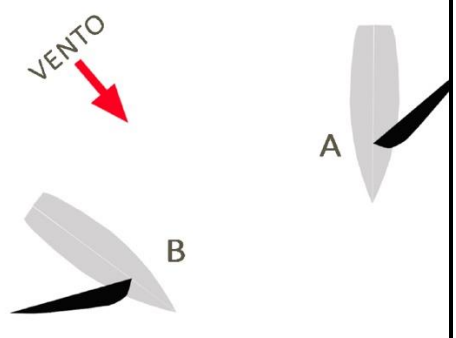
57



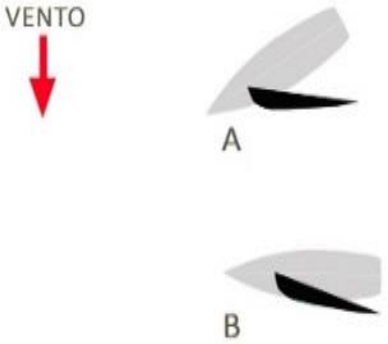
58



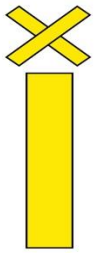
59



60



61



62



63



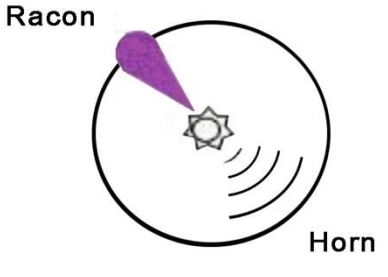
64



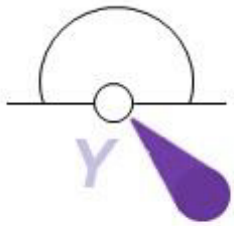
65



66

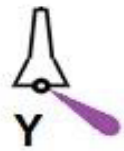


67



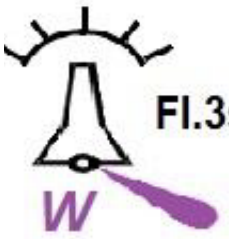
Fl.(5) Y.20s3M

68

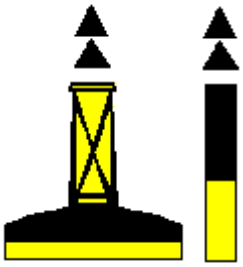


Fl.(5) Y.20s3M

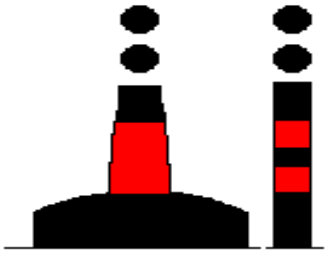
69



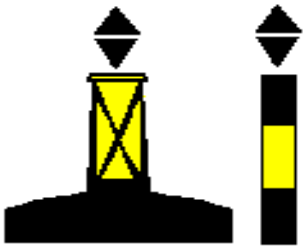
70



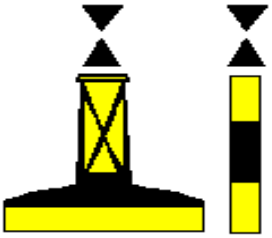
71



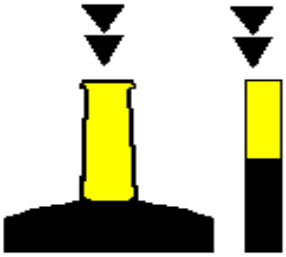
72



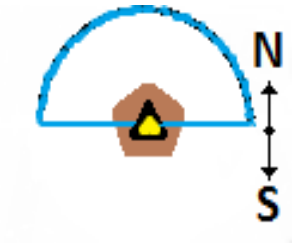
73



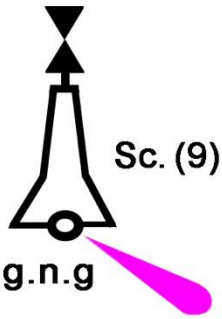
74



75



76



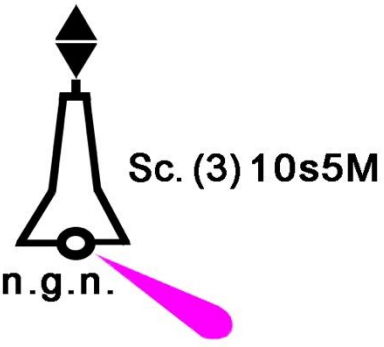
77



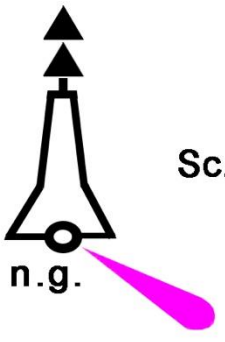
78



79



80



81



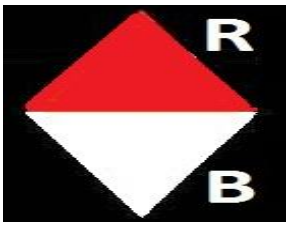
82



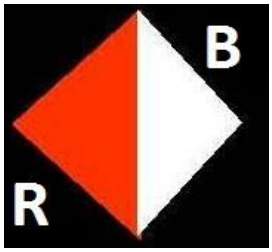
83



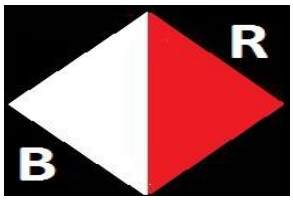
84



85



86



87



88



89



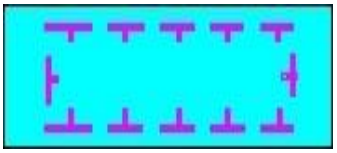
90



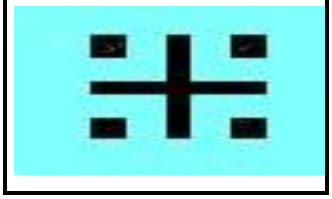
91



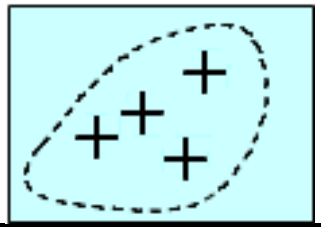
92



93



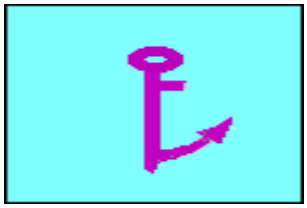
94



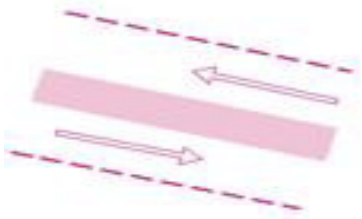
95



96



97



98



99



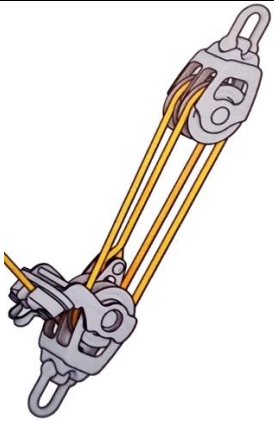
100



101



102



103

