QUIZ VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
1		Lo scafo di un'unità navale a vela è la parte immersa della deriva.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-1	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
2		Lo scafo di un'unità a vela è la struttura galleggiante e portante della stessa.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-2	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
3		La presenza del bulbo zavorrato in un'unità navale a vela ha la funzione di fornire alla stessa una maggiore stabilità per contrastare le azioni esterne (vento).	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-3	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
4		La presenza del bulbo zavorrato in un'unità navale a vela ha la funzione di offrire alla stessa una maggior penetrazione alla prua, tale da farle raggiungere velocità più elevate.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-4	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
5		La vela si orienta in relazione al flusso del vento.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-5	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
6		Per andatura si intende la direzione verso cui la stessa procede rispetto alla direzione di provenienza del vento.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-6	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
7		Per andatura si intende la velocità riaggiunta dall'unità navale a vela rispetto alla direzione di provenienza del vento	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-7	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
8		Quando l'unità a vela si muove a favore di vento, il vento apparente equivale alla differenza tra il vento reale e quello di velocità dell'unità navale stessa.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-8	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
9		Quando l'unità a vela si muove a favore di vento, il vento apparente, corrisponde alla somma tra il vento reale e quello di velocità dell'unità navale	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-9	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
10		Quando l'unità a vela si muove controvento, il vento apparente corrisponde alla somma tra il vento reale e quello di velocità dell'unità navale.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-10	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
11		Quando l'unità a vela si muove controvento, il vento apparente è pari al vento di velocità dell'unità navale stessa.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-11	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
12		Durante la navigazione di una unità a vela, il vento apparente è sempre orientato più a proravia rispetto al vento reale.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-12	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
13		Durante la navigazione di una unità a vela, il vento apparente, è sempre orientato ortogonalmente rispetto al vento reale.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-13	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
14		Durante la navigazione a vela, il vento apparente ha un'intensità tanto maggiore quanto più l'unità navale procede verso la direzione da cui proviene il vento.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-14	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
15		Durante la navigazione di una navale a vela, il vento apparente ha un'intensità tanto maggiore quanto più l'unità navale si discosta dalla direzione da cui proviene il vento.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-15	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
16		Per andatura di "bolina" si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 135° rispetto alla direzione del vento reale.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-16	VELA	TEORIA	TEORIA DELLA VELA
17		Per andatura al "traverso" si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 45° rispetto alla direzione del vento reale.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-17	VELA	TEORIA	TEORIA DELLA VELA
18		Per andatura di lasco si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 45° rispetto alla direzione del vento reale.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-18	VELA	TEORIA	TEORIA DELLA VELA
19		Per andatura di poppa si intende quando una unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 90° rispetto alla direzione del vento reale.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-19	VELA	TEORIA	TEORIA DELLA VELA
20		Procedendo di bolina, la velocita avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta superiore rispetto a quella reale.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-20	VELA	TEORIA	TEORIA DELLA VELA
21		Procedendo di bolina, la velocita avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta inferiore rispetto a quella reale.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-21	VELA	TEORIA	TEORIA DELLA VELA
22		Procedendo di poppa, la velocita avvertita dell'unità a vela sembra minore perché l'intensità del vento percepita risulta inferiore rispetto a quella reale.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-22	VELA	TEORIA	TEORIA DELLA VELA
23		Procedendo di poppa, la velocita avvertita dell'unità navale a vela sembra minore perché l'intensità del vento percepita risulta superiore rispetto a quella reale.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-23	VELA	TEORIA	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
24		Per "settore di bordeggio", o "angolo morto", si intende quel settore controvento entro il quale una unità a vela non può indirizzare la sua prua per mancanza di portanza delle vele.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-24	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
25		Per "settore di bordeggio", o "angolo morto", si intende quel settore entro il quale una unità a vela può navigare al fine di aumentare la velocità per raggiungere una determinata destinazione.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-25	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
26		Un temporaneo aumento dell'intensità del vento reale (raffica) comporta una favorevole variazione della direzione del vento apparente per assumere un migliore angolo di bolina.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-26	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
27		Una temporanea attenuazione dell'intensità del vento reale comporta una favorevole variazione della direzione del vento apparente per assumere un migliore angolo di bolina.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-27	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
28		L'angolo di incidenza risulta essere l'angolo formato tra la direzione del vento apparente e quella verso cui è orientata la vela.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-28	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
29		Il centro velico risulta essere il punto di applicazione della forza del vento apparente sulle vele e sull'opera morta.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-29	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
30		Il centro di deriva risulta essere il centro geometrico della superficie di deriva posto sotto la chiglia dell'unità a vela.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-30	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
31		Il centro velico e il centro di deriva si influenzano tra loro generando effetti che sono individuabili e prevedibili per ogni unità a vela.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-31	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
32		In condizioni di timone al centro, quando il centro velico è allineato con il centro di deriva, l'unità a vela si definisce "neutra" (né poggiera né orziera).	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-32	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
33		In condizioni di timone al centro, quando il centro velico è allineato con il centro di deriva, l'unità a vela si avvicina alla direzione del vento (orziera).	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-33	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
34		La posizione del centro velico nelle unità a vela dipende dalla superficie e dalla forma delle vele, dalla reciproca influenza tra le vele bordate e dalla messa a punto dell'attrezzatura.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-34	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
35		Per "planata" si intende lo stato in cui viene a trovarsi l'unità a vela navigando in condizioni di equilibrio dinamico sulla cresta dell'onda generato dal suo medesimo avanzamento.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-35	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
36		La "messa a segno" delle vele è generata dal vento apparente durante la navigazione.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-36	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
37		La pressione esercitata dal vento sulle vele dipende dall'angolo di incidenza.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-37	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
38		La pressione esercitata dal vento sulle vele dipende esclusivamente dal valore della prora assunta dall'unità.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-38	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
39		La forza di scarroccio risulta perpendicolare all'asse longitudinale dell'unità a vela.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-39	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
40		La forza di propulsione risulta perpendicolare all'asse longitudinale dell'unità a vela.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-40	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
41		l'albero di un'unità a vela inclinato verso poppa rende la stessa tendenzialmente orziera.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-41	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
42		L'albero di un'unità a vela inclinato verso prua rende la stessa tendenzialmente poggiera.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-42	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
43		La funzione delle stecche poste sulla randa è quella di conservare inalterata la forma della vela in qualsiasi condizione meteomarina.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-43	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
44		La funzione delle stecche poste sulla randa è quella di garantire l'ottimale indicazione della direzione del vento sulla vela?	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-44	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
45		Con riguardo alla teoria della vela, il multiscafo ha una maggiore stabilità.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-45	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
46		Il bulbo zavorrato di un'unità a vela fornisce maggiore stabilità per contrastare l'azione esterna del vento.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-46	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
47		La stabilità di un'imbarcazione a vela è assicurata dal bulbo zavorrato.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-47	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
48		La vela tende, per sua natura, ad assumere una posizione neutra di 45° rispetto al flusso del vento e a ricevere una spinta in tale direzione.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-48	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
49		Per **andatura** si intende la direzione verso cui procede un'unità a vela rispetto alla direzione di provenienza del vento.	VERO	F	FALSO	F	2.1.1-49	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
50		Si chiama "bolina" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 45° rispetto alla direzione del vento reale.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-50	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
51		Si chiama "lasco" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 135° rispetto alla direzione del vento reale.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-51	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
52		Si chiama "traverso" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 90° rispetto alla direzione del vento reale.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-52	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
53		Si chiama "lasco" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di circa 90° rispetto alla direzione del vento reale.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-53	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
54		Si chiama "poppa" o "fil di ruota" l'andatura in cui l'unità a vela procede con una direzione di rotta che forma un angolo di 180° rispetto alla direzione del vento reale.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-54	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
55		Procedendo di bolina, a bordo il vento percepito risulta d'intensità superiore a quella reale.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-55	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
56		Procedendo di poppa la velocita avvertita dell'unità a vela sembra elevata perché l'intensità del vento percepita risulta superiore rispetto a quella reale.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-56	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
57		Il **settore di bordeggio** è la zona dello scafo di un'unità navale a vela che concorre a fornire la spinta velica e quindi ad incrementare la velocità della stessa in funzione della direzione del vento.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-57	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
58		Si intende per **lato sottovento**, la superficie sopravvento della vela che è sottoposta a una depressione.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-58	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
59		Il **centro velico** è il punto di applicazione della risultante delle forze dovute all'azione del vento sulle vele.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-59	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
60		E' il **centro velico** il punto di applicazione delle forza idrodinamica sullo scafo dovuta allo scarroccio.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-60	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
61		Il **centro di deriva** è il centro dello scafo a vela di piccole dimensioni.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-61	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
62		Il **centro di deriva** è il punto di applicazione della resistenza laterale che si oppone alle forze idrodinamiche esercitate sull'opera viva.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-62	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
63		Il **centro velico** e **il centro di deriva** servono per determinare il punto nave a vela.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-63	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
64		In condizioni di timone neutro (al centro), quando il centro velico è collocato a proravia del centro di deriva, l'unità navale a vela si allontanata dalla direzione del vento (è poggiera).	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-64	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
65		In condizioni di timone neutro (al centro), quando il centro velico è allineato con il centro di deriva, l'unità navale a vela si definisce equilibrata (né poggiera né orziera).	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-65	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
66		La posizione del centro velico per le unità navali a vela dipende dalla forma della vela, dalla reciproca influenza tra le vele bordate e dalla messa a punto dell'attrezzatura.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-66	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
67		La posizione del centro di deriva delle unità a vela dipende dalla forma delle vele.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-67	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
68		Si intende per **sopravento,** il lato dell'unità ubicato al di sotto del punto di applicazione del vento apparente.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-68	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
69		Si intende per **sottovento,** il lato dell'unità opposto rispetto a quello su cui batte il vento.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-69	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
70		La dizione di "mure a dritta/mure a sinistra" indica la parte prodiera dello scafo sulla quale si infrangono le onde.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-70	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
71		Per **grasso** della vela si intende la parte della vela più prossima alla tensione della drizza.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-71	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
72		Il **piano velico** è l'organizzazione delle vele di un'unità come da progetto ed è essenzialmente caratterizzato dal numero di alberi e dal tipo di vele a disposizione.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-72	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
73		Per **portanza** si intende il peso complessivo di tutte le attrezzature veliche imbarcate su un'unità a vela.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-73	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
74		Lo **svergolamento** della vela dipende dalla velocità del vento reale che aumenta in funzione dell'altezza da cui spira rispetto alla superficie del mare.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-74	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
75		Per "straorza" si intende l'improvviso cambio di prua verso la direzione di provenienza del vento, causato da una raffica o da un'onda particolarmente intensa.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-75	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
76		Per "strapoggia" si intende l'improvviso allontanarsi della prua dalla direzione del vento tale anche da causare una **strambata**.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-76	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
77		Per "raffica" si intende una particolare tipologia di venti, di rilevante intensità, che spirano prevalentemente da levante o da ponente.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-77	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
78		Per "scarroccio" si intende la traslazione laterale dell'unità a vela per effetto del vento esercitato sullo scafo durante la navigazione.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-78	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
79		Un'unità a vela **scuffia** quando si ribalta, immergendo l'albero anche fino a 180° rispetto alla posizione iniziale.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-79	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
80		Si intende per "smagrire" la vela il variare della superficie portante della stessa riducendone la sua concavità.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-80	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
81		Si dice "stringere il vento" il condurre l'unità a vela **lascando** quanto più possibile le vele, allontanando la prua dalla direzione dalla quale proviene il vento.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-81	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
82		Si dice "poggiare" il condurre l'unità a vela lascando quanto più possibile le vele, allontanando la prua dalla direzione dalla quale proviene il vento.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-82	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
83		La forza di propulsione risulta parallela all'asse longitudinale dell'unità navale a vela.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-83	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
84		La forza di scarroccio e la forza di propulsione hanno origine dalla forza risultante generata dal vento sulla superificie velica.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-84	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
85		Si intende per "corda" della vela la linea idealmente tracciata per unire le due estremità del profilo della vela.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-85	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
86		La concavità della vela assolve alla funzione di diminuire la resistenza all'avanzamento dell'unità.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-86	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
87		Lo spostamento del peso dell'equipaggio a bordo durante la navigazione a vela può servire a contrastare l'azione sbandante generata dal vento sulla superficie velica.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-87	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
88		Per contrastare la **tendenza poggera** dell'unità a vela è utile spostare i pesi verso prua.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-88	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
89		Per contrastare la **tendenza orziera** dell'unità a vela è utile spostare i pesi verso l'albero.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-89	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
90		E' meglio evitare un'impostazione troppo poggera di un'unità perché tale impostazione limita notevolmente l'azione del timone.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-90	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
91		Un'unità in navigazione a vela con andatura di bolina, se eccessivamente sbandata sottovento, subisce un aumento della velocità e una miglior performance delle vele bordate.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-91	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
92		E' meglio preferire un'impostazione leggermente orziera di un'unità a vela perché tale impostazione favorisce le prestazioni e la sicurezza a bordo.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-92	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
93		L'inclinazione verso la prua dell'albero di un'unità a vela rende la stessa tendenzialmente poggera.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-93	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
94		L'inclinazione verso la poppa dell'albero di un'unità a vela rende la stessa tendenzialmente poggera.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-94	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
95		Lascare la drizza e la base della randa aumenta la concavità della vela (grasso) e le fa assumere una configurazione adatta all'andatura in fil di ruota.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-95	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
96		L'angolo di incidenza è quello formato tra la direzione del vento apparente e quella verso cui è orientata la vela, in pratica l'angolo con cui il profilo fende l'aria.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-96	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
97		La spinta della randa è principalmente orziera, quella del genoa o del fiocco tendenzialmente poggiera.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-97	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
98		Al crescere del vento si cazzano **cunningham** (o la drizza randa), il tesabase, la drizza genova.	VERO	V	FALSO	F	2.1.1-98	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
99		Al crescere del vento è utile spostare verso prua il carrello del genoa.	VERO	F	FALSO	V	2.1.1-99	**VELA**	**TEORIA**	TEORIA DELLA VELA
100		Negli **armamenti frazionati**, le sartie volanti servono a sostenere l'albero, controbilanciando lo sforzo trasmesso dalle vele allo strallo.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-1	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
101		Negli armamenti frazionati con **crocette acquartierate** verso poppa e paterazzo, le sartie volanti possono dare supporto all'albero ma non sono strutturali.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-2	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
102		Si intende per unità attrezzata con **armo frazionato** quella in cui lo strallo non è "incappellato" in testa d'albero.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-3	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
103		Si intende per unità attrezzata con armo frazionato quella il cui scafo è suddiviso in almeno tre compartimenti.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-4	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
104		Le **crocette** garantiscono un'adeguato punto di forza e ritenuta delle scotte sul piano di coperta.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-5	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
105		Le **crocette** servono a tensionare le sartie che sorreggono l'albero lateralmente.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-6	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
106		La regolazione delle sartie si attua attraverso l'utilizzo del carrello della scotta.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-7	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
107		L'**avvolgifiocco** è una particolare galloccia dove viene avvolta la scotta sottovento del fiocco.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-8	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
108		La **balumina** è il lato più corto della randa, che si introduce all'interno della canaletta del boma.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-9	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
109		La **ralinga** della randa è il cavo cucito nel lato di inferitura per essere introdotto all'interno della canaletta dell'albero.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-10	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
110		Per "base" della randa si intende il lato libero della vela dove sono ricavate le tasche per poter introdurre le stecche.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-11	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
111		Per "angolo di scotta" della randa si intende quello compreso tra la base e la balumina, dove è agganciato il tesabase.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-12	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
112		Per "angolo di penna" della randa si intende l'angolo compreso tra la base e la ralinga ove è agganciata la trozza del boma.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-13	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
113		Per "angolo di mura" della randa si intende l'angolo compreso tra la balumina e la ralinga, posto all'estremità superiore della vela, ove è agganciata la drizza.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-14	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
114		Il fiocco consente all'unità a vela di navigare esclusivamente con angoli compresi tra i 40° e i 70° rispetto alla direzione da cui spira il vento.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-15	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
115		La **randa** rappresenta la vela principale di un'unità a vela, ubicata a poppavia dell'albero, e di forma triangolare.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-16	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
116		Il **genoa** o **genova** rappresenta una particolare tipologia di vela prodiera avente una superficie ridotta utilizzata in caso di condizioni meteo marine avverse.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-17	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
117		Il **genoa** o **genova** è la vela prodiera avente una superficie che non si sovrappone a quella della randa.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-18	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
118		Il **genoa** (o genova) oltrepassa l'albero verso poppa fino a una lunghezza generalmente pari al 50% della distanza fra l'albero e il punto di mura .	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-19	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
119		Il **fiocco** è la vela prodiera avente una superficie che non si sovrappone a quella della randa.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-20	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
120		Lo **spinnaker** rappresenta la vela principale, utilizzata in particolar modo nelle andature di bolina al fine di dare maggiore potenza e superficie velica.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-21	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
121		Il **gennaker** è una vela asimmetrica adatta alle andature comprese tra il traverso e il lasco (60°-120° dal vento).	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-22	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
122		Il **code 0** è una vela asimmetrica adatta alle andature con poco vento comprese tra la bolina larga e il traverso.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-23	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
123		Il **code 0** è una vela inferita.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-24	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
124		Lo **sloop** è l'armo caratterizzato dalla presenza di un solo albero e la possibilità di issare una sola vela di prua alla volta.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-25	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
125		Il **cutter** è l'armo caratterizzato dalla presenza di un solo albero, armato con due fiocchi contemporaneamente.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-26	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
126		Il **ketch** è quell'armo caratterizzato dalla presenza dell'albero di mezzana a proravia dell'asse del timone.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-27	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
127		Tra le **manovre fisse** vi sono drizze e scotte.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-28	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
128		Tra le **manovre correnti** vi sono stralli e sartie.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-29	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
129		Il **paranco di scotta** assolve la funzione di demoltiplicare lo sforzo.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-30	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
130	figura 102	Quello rappresentato in figura è un paranco con un rapporto 6:1	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-31	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
131	figura 103	Quello rappresentato in figura è un paranco doppio con il rapporto più favorevole, il cosiddetto "fino" di 8:1.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-32	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
132		Il **cunningham** assolve la funzione di porre in tensione la parte prodiera bassa della randa, mediante un paranco verticale.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-33	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
133		Il **tangone** è il pennone sul quale è fissata la base della randa.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-34	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
134		Il **winch** è un particolare meccanismo costituito da due bozzelli utilizzato per moltiplicare lo sforzo di trazione esercitato sulle cime.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-35	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
135		Le scotte devono essere avvolte intorno al tamburo del winch sempre in senso orario, ponendo particolare attenzione per evitare la sovrapposizione dei "colli".	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-36	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
136		La ferramenta di bordo è costituita dall'insieme di elementi come strozzascotte, winch, arridatori e galloccie.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-37	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
137		Il polipropilene è utilizzato solo per sagole galleggianti utilizzate per il salvataggio.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-38	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
138		I **grilli** assumono la funzione di ridurre o sforzo di trazione sui cavi.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-39	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
139		Il **carrello di randa** (o **trasto**) è il congegno sul quale vengono date volta e bloccate le scotte della randa.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-40	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
140		La **galloccia** è il dispositivo con cui si fissano le draglie.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-41	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
141		La **landa** è il cavallotto o la piastra collocata in coperta utilizzata per fissare le sartie e gli stralli.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-42	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
142		Il **golfare** è il carrello del boma dove si innesta la randa.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-43	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
143		La **varea** del tangone è l'anello di attacco del mantiglio.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-44	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
144		La **trozza** è lo snodo che unisce il boma all'albero.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-45	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
145		La resistenza alla trazione rappresenta una qualità importante nelle fibre del tessuto di una vela, determinandone la stabilità trasversale.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-46	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
146		Il **dacron** non è un materiale correntemente diffuso per la realizzazione di vele da crociera.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-47	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
147		L'esposizione molto prolungata delle vele ai raggi solari ne determina il decadimento delle sue caratteristiche meccaniche di resistenza.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-48	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
148		Il set di vele standard di un catamarano è formato da randa, fiocco e gennaker.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-49	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
149		Il set di vele base di uno scafo armato a sloop è formato da randa e genoa (o genova).	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-50	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
150		I **garrocci** sono gli specifici moschettoni che consentono di fissare il lato prodiero del genoa e del fiocco allo strallo di prua.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-51	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
151		La funzione del **paterazzo** è di regolare il vang.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-52	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
152		Cazzando il paterazzo si determina un rilevante smagrimento della parte centrale della randa.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-53	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
153		La **gassa d'amante** è un nodo che tende a sciogliersi facilmente.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-54	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
154		La **gassa d'amante** si usa per accorciare una cima.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-55	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
155		E' opportuno utilizzare il **nodo piano** per unire due cavi aventi diverso diametro.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-56	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
156		La funzione di un nodo **savoia** è impedire che l'estremità di un cavo si sfili da un passacavo.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-57	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
157		Il nodo **parlato** è utile per fissare i parabordi alle draglie.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-58	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
158		Il nodo **margherita** si usa per accorciare una cima.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-59	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
159		Per **lazy jack** si intende una particolare drizza utilizzata per issare le vele in condizioni di emergenza.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-60	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
160		Per **lazy jack** si intende il sistema di sagole che aiuta a raccogliere la randa in fase di ammainata.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-61	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
161		Il **feeder** è il dispositivo utilizzato al fine di facilitare l'introduzione dell'inferitura del fiocco o del genoa all'interno della canaletta dello strallo cavo.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-62	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
162		Il **tesabase** è il dispositivo finalizzato a mantenere tesata la base del fiocco.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-63	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
163		Le manovre necessarie all'uso dello spinnaker sono scotta, spring, vang, borosa e meolo del tangone.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-64	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
164		Per **braccio** si intende il cavo utilizzato per manovrare e, quindi, regolare la mura dello spinnaker.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-65	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
165		Il **matafione** è un fiocco di rispetto utilizzato in condizioni meteo marine avverse.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-66	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
166		Per **impiombatura** si intende l'intreccio dei trefoli delle estremità di cavi tessili o in acciaio, al fine di unirli tra di loro o per realizzare un anello fisso a cui agganciare le ferramenta o le manovre.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-67	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
167		Per **borosa** si intende la parte terminale superiore dello strallo cavo che lo collega all'albero.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-68	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
168		Le **sartie**, sono i cavi generalmente in acciaio (ma anche in fibre tessili particolarmente tenaci), che sostengono l'albero.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-69	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
169		Il **tornichetto** è un congegno utilizzato per unire due cime di diverso materiale.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-70	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
170		Il **vang** è un sistema di ritenuta del boma di tipo regolabile che assolve a due funzioni principali: regola la flessione longitudinale dell'albero e influenza la superficie portante della vela.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-71	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
171		All'interno dell'albero si possono far passare le manovre fisse come sartie e stralli.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-72	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
172		L'**avvolgiranda** è un'attrezzatura che permette di riporre la randa in un gavone una volta terminata la navigazione.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-73	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
173		La regolazione dell'albero viene effettuata con l'unità all'ormeggio agendo su ogni singola manovra corrente in stretta aderenza a quanto indicato dal costruttore.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-74	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
174		Le **manovre correnti** sono quelle che servono a manovrare le vele, come le scotte, drizze, wang, tesa base ecc.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-75	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
175		Un **winch self-tailing** è un verricello elettronico comandato dalla timoneria per il quale non è necessario l'uso della maniglia.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-76	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
176		**Stralli e sartie** sono manovre fisse.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-77	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
177		Girando la maniglia in senso orario il winch sostiene una migliore trazione e potenza.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-78	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
178		Il motivo per cui il **grillo della penna** di randa è del tipo con perno di blocco è per consentire di sganciare la vela evitando che lo stesso cada in mare.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-79	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
179		La **calza** è una sorta di tubo di tela con il quale si raccoglie lo spinnaker o il gennaker prima di ammainarlo.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-80	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
180		Con il **fiocco autovirante** è necessario cazzare la scotta in virata.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-81	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
181		Con il **fiocco autovirante** la scotta è generalmente rinviata a una puleggia sull'albero.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-82	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
182		Con il **genoa avvolgibile** ridotto oltre il 30% della superficie si ha una sensibile riduzione di efficienza del profilo.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-83	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
183		L'**avvolgifiocco** e il moderno sistema che consente di ridurre la vela di prua senza ammainarla.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-84	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
184		Lo **stopper** è la manovra con cui si fissa il boma in posizione di riposo.	VERO	F	FALSO	V	2.2.1-85	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
185		Lo **stopper** è il sistema di bloccaggio che consente di strozzare una drizza.	VERO	V	FALSO	F	2.2.1-86	**VELA**	**ATTREZZATURA**	ATTREZZATURA DELLE UNITA' A VELA
186		Per "sventare" si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la prua al vento o a mollare le scotte, in modo che le vele non siano portanti	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-1	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
187		Per "sventare" si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la poppa al vento.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-2	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
188		Con timone a barra per poggiare è necessario porre la barra del timone sopravento ossia dalla parte opposta rispetto alla randa.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-3	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
189		Con timone a barra per poggiare è necessario porre la barra del timone sottovento ossia dallo stesso lato della randa.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-4	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
190		Quando due unità navali a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella con le mure a sinistra poggierà per lasciare la rotta libera a quella con le mure a dritta, passandole di poppa.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-5	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
191		Quando due unità navali a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella più lenta lascierà la rotta libera a quella più veloce, passandole di poppa.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-6	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
192		Quando due unità navali a vela navigano di bolina entrambe con le stesse mure, quella sopravento orzerà per lasciare la rotta libera a quella sottovento.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-7	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
193		Dopo aver tesato la drizza della randa, la base della stessa può essere cazzata, poco o molto, a seconda che si vogliano assumere rispettivamente andature larghe o di bolina.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-8	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
194		L'**abbattuta** è la manovra mediante la quale l'unità a vela cambia mure attraversando con la poppa la direzione da cui proviene il vento.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-9	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
195		La **virata** è la manovra per evitare un ostacolo.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-10	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
196		La **virata** è la manovra usata per raggiungere una meta navigando con il vento in fil di ruota.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-11	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
197		L'**abbattuta** si esegue quando la barca è alla massima velocità e naviga con andatura al traverso o di bolina.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-12	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
198		Per **armare la randa**: si collega la borosa all'angolo di mura, si tesa la base e si chiude lo stopper della scotta.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-13	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
199		Il punto di mura è posizionato sulla varea del boma.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-14	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
200		Si arma la randa cazzando il meolo, inserendo la tavoletta all'interno dell'apposita tasca posta sulla parte più alta dell'albero.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-15	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
201		Dopo aver lascato la drizza della randa, la base della stessa può essere lascata, poco o molto, a seconda che si vogliano assumere andature in bolina o bolina larga.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-16	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
202		Genoa (o genova) e fiocco si armano allo stesso modo perché hanno, in generale, lo stesso punto di mura nonché risultano inferiti al medesimo strallo.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-17	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
203		La prima operazione necessaria per issare il fiocco o il genoa (o genova) munito di garocci è fissare l'occhiello di bugna nell'apposito attacco ubicato alla base dello strallo.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-18	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
204		I garrocci di cui è munito il fiocco vanno incocciati allo strallo partendo dal punto di penna e proseguendo verso il punto di scotta.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-19	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
205		Il dispositivo solitamente utilizzato per agganciare la drizza alla penna è un moschettone impiombato alla-drizza stessa.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-20	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
206		Il nodo utilizzato solitamente per fissare le due scotte alla bugna del fiocco, una per lato, è il parlato doppio.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-21	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
207		La barca viene condotta con la prua al vento al fine di consentire che il fiocco non si gonfi mentre viene issato.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-22	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
208		Lo **strallo cavo** offre il vantaggio di abbassare il centro velico del fiocco.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-23	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
209		La **doppia canaletta** di uno strallo cavo serve per facilitare la sostituzione di una vela di prua.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-24	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
210		Issare la **tormentina** è la manovra che può essere adottata al fine di ridurre la velocità risalendo il vento	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-25	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
211		La manovra che può essere adottata al fine di ridurre la velocità nelle andature portanti è far fileggiare la randa.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-26	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
212		La manovra denominata "mettersi in panna" serve per aumentare la velocità.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-27	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
213		La manovra denominata "mettersi in panna" consiste nel porre a collo la vela di prua lasciando la randa bordata per la bolina larga nonché ponendo il timone all'orza.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-28	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
214		La manovra denominata "mettersi alla cappa" consiste in una particolare tecnica che consente di navigare a velocità ridotta utilizzando l'ancora galleggiante filata di poppa.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-29	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
215		Per "mano o presa di terzaroli" si intende la manovra per abbassare il tangone e smagrire lo spinnaker, passando dall'andatura in fil di ruota al traverso.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-30	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
216		La "presa di terzaroli" consiste nell'ammainare completamente la randa ed issare al suo posto la randa di rispetto denominata matafione.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-31	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
217		Per "mettere a segno" le vele si intende l'avvolgerle correttamente dopo l'utilizzo in navigazione per il loro successivo pronto impiego.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-32	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
218		Il vantaggio della **planata** è l'aumento del dislocamento dell'unità.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-33	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
219		Quando la barca si dispone con la prua al vento le vele smagriscono disponendosi trasversalmente all'asse longitudinale dell'unità e orientandosi nella direzione di provenienza del vento apparente.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-34	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
220		La manovra denominata "strallare" consiste nel ruotare il tangone verso la parte prodiera dell'unità navale conducendone l'estremità libera in prossimità dello strallo.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-35	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
221		La manovra denominata "quadrare" consiste nel ruotare il tangone verso la parte prodiera dell'unità navale conducendone l'estremità libera in prossimità dello strallo.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-36	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
222		Per **poggiare** si intende variare la prua dell'unità, allontanando la prua della stessa rispetto alla direzione di provenienza del vento.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-37	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
223		Per **orzare** si intende variare la rotta dell'unità navale assumendo un nuovo valore di rotta opposto a quello della direzione di provenienza del vento.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-38	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
224		Per **sventare** si intende la manovra tesa a condurre l'unità navale con la poppa al vento.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-39	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
225		La **virata** e **l'abbattuta** sono le manovre fondamentali per cambiare mure.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-40	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
226		La **virata** è la manovra mediante la quale l'unità a vela si appresta ad ammainare lo spinnaker.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-41	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
227		Per **poggiare** è necessario porre la barra al centro	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-42	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
228		Quando due unità a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella più lenta lascerà la rotta libera a quella più veloce, passandole di poppa.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-43	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
229		Se due unità a vela navigano entrambe con stesse mura, ha la precedenza quella che si trova sottovento.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-44	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
230		Se due unità a vela navigano di bolina con rotte convergenti, quella con mure a sinistra ha la precedenza.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-45	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
231		Se due unità navigano a vela con mure diverse (una a sinistra e l'altra a dritta), ha la precedenza chi prende il vento a sinistra.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-46	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
232		Se due unità navigano a vela con mure diverse (una a sinistra e l'altra a dritta), ha la precedenza chi prende il vento a dritta.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-47	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
233		Se due unità navigano a vela su rotte opposte, quella che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-48	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
234		Se un'unità con il vento sulla sinistra vede un'altra unità a vela sopravento e non può stabilire con sicurezza se questa abbia il vento sulla sinistra o sulla dritta, deve manovrare in modo da lasciare libera la rotta .	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-49	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
235		Navigando di bolina stretta, si può ridurre temporaneamente la velocità stingendo il vento oltre l'angolo di bordeggio.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-50	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
236		Poggiando da bolina stretta a bolina larga la barca accelera.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-51	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
237		Per ridurre lo sbandamento, si smagriscono le vele, cazzando il cunnincham e il tesabase della randa, la drizza del genoa e si arretra il punto di scotta del genoa (o genova).	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-52	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
238		Per aumentare la potenza con vento debole si smagriscono le vele, cazzando il cunnincham e il tesabase della randa, la drizza del genoa e si arretra il punto di scotta del genoa (o genova).	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-53	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
239		La "messa a segno" delle vele si ottiene quando le vele sono completamente poste a riva.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-54	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
240		Per ridurre lo sbandamento sotto raffica si muove il carrello (trasto) della randa sottovento o, in assenza del carrello, si lasca la scotta.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-55	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
241		Per assecondare una rapida poggiata per evitare un ostacolo devo lascare solo il fiocco.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-56	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
242		La ritenuta del boma è quella manovra che si può utilizzare per evitare la strambata nelle andature di granlasco e giardinetto.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-57	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
243		In caso di aumento del vento, riducendo la randa si diminuisce la tendenza orziera dell'unità.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-58	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
244		Quando si comincia a pensare se sia il caso di ridurre la vela a causa dell'eccessivo sbandamento è probabilmente il momento di farlo.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-59	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
245		E' certamente opportuno ridurre la vela se la barca ha stabilmente la falchetta in acqua.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-60	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
246		La strambata è il rischio più grande che si corre navigando al gran lasco o in poppa (giardinetto).	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-61	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
247		**Strambata** e **abbattuta** sono la stessa cosa.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-62	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA

	IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RSPOSTA 2	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA	VOCE
248		La **strambata** è l'abbattuta involontaria e incontrollata.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-63	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
249		Salvo le ordinanze locali, di norma è possibile entrare in un porto navigando a vela.	VERO	F	FALSO	V	2.3.1-64	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA
250		Lascare la randa agevola la poggiata.	VERO	V	FALSO	F	2.3.1-65	**VELA**	**MANOVRE**	MANOVRE DELLE UNITA' A VELA

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**.**

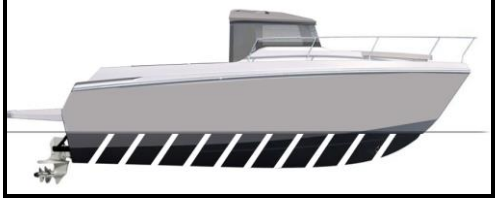
QUIZ VELA (solo per i candidati al conseguimento dell'abilitazione a vela):

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



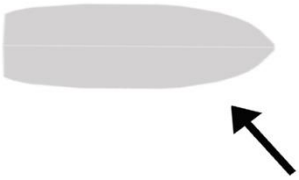
2



3



4



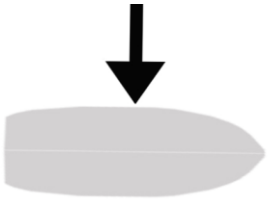
5



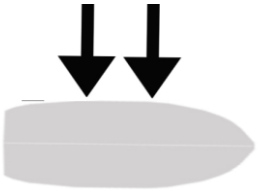
6



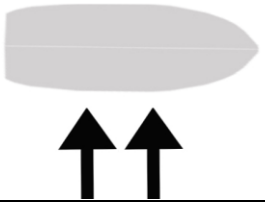
7



8



9



10



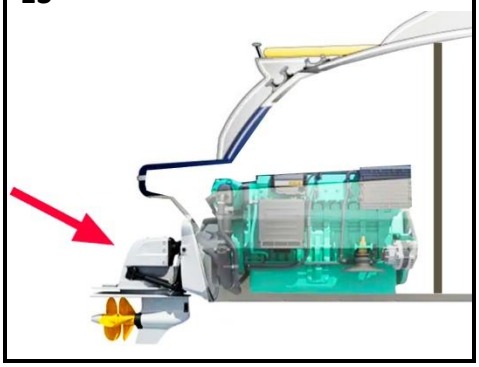
11



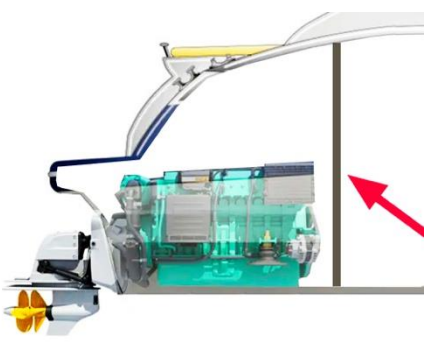
12



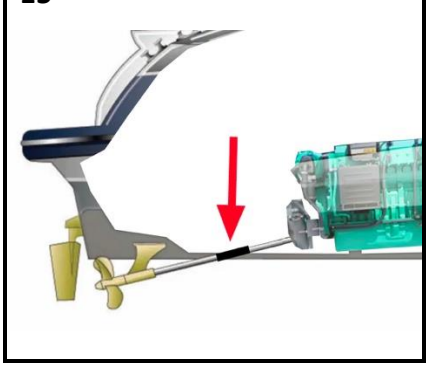
13



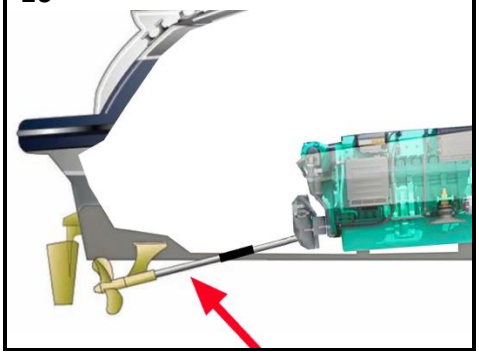
14



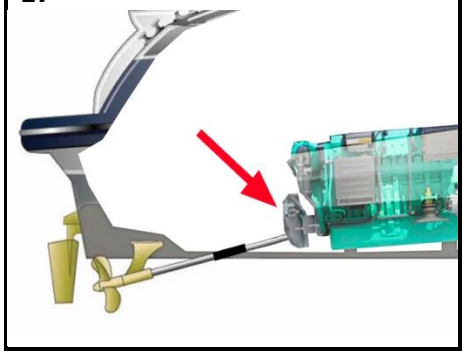
15



16



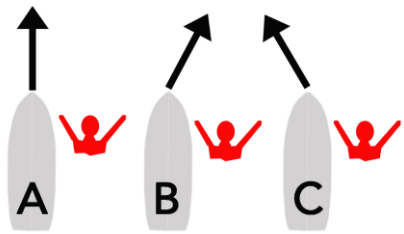
17



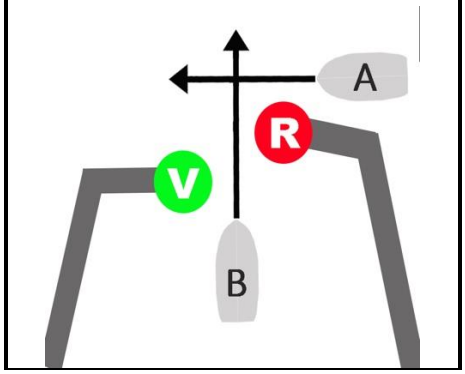
18



19



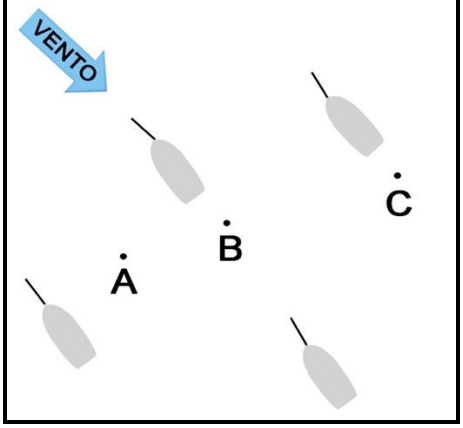
20



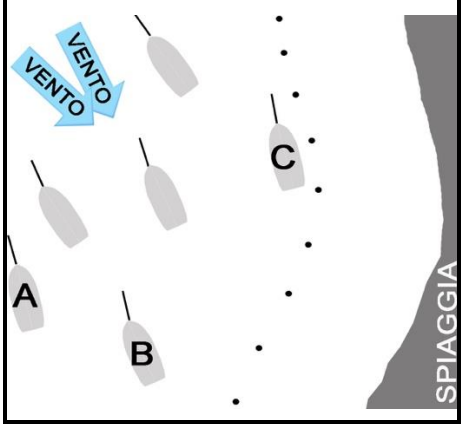
21



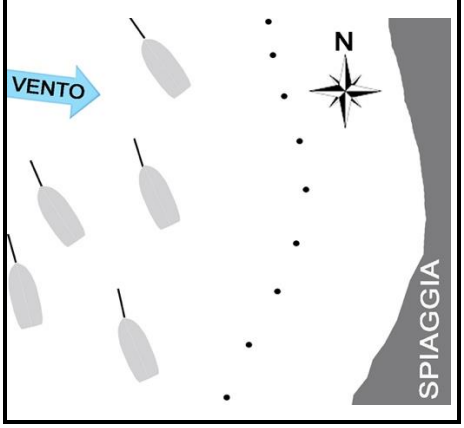
22



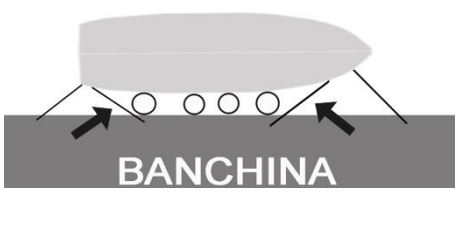
23



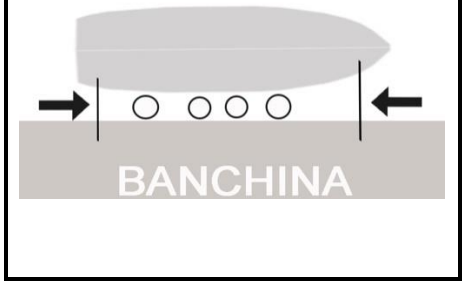
24



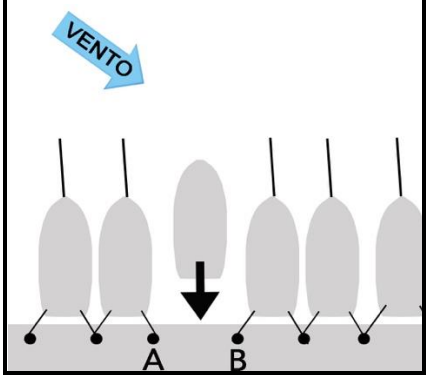
25



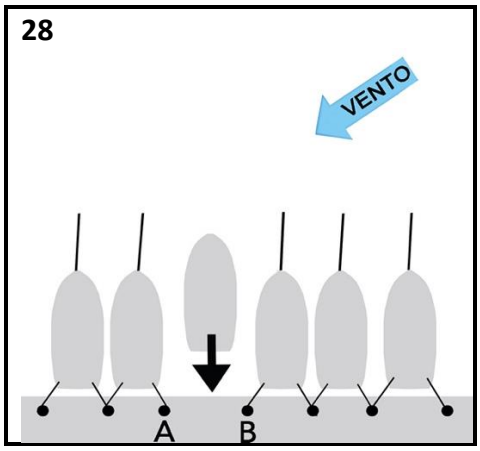
26



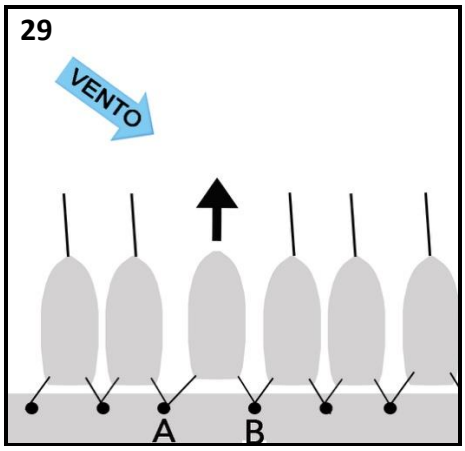
27



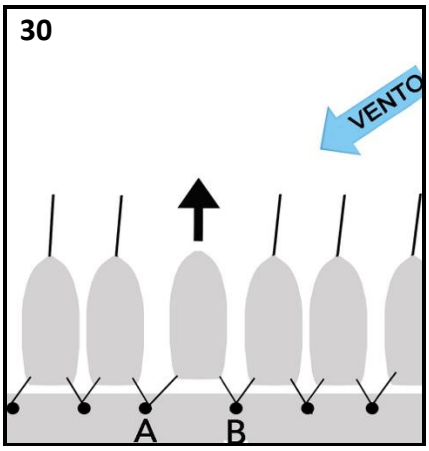
28



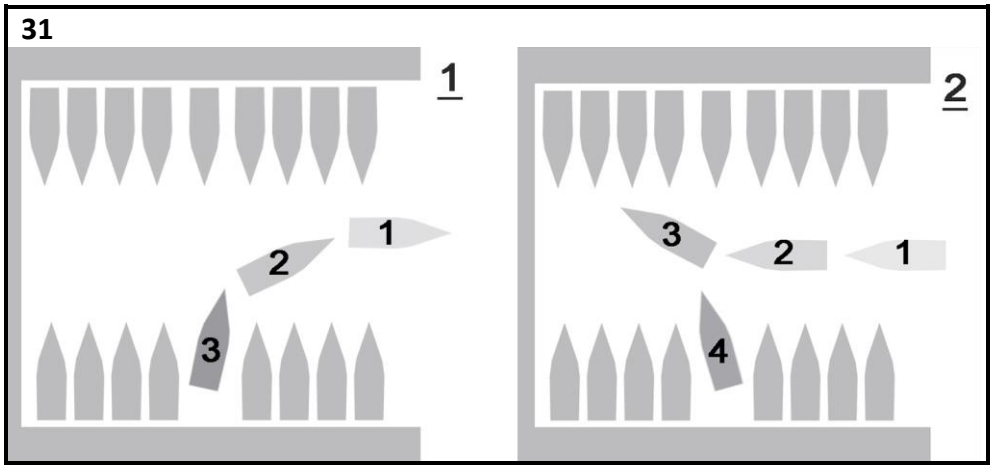
29



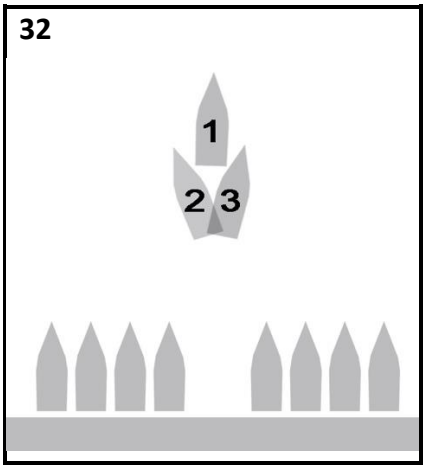
30



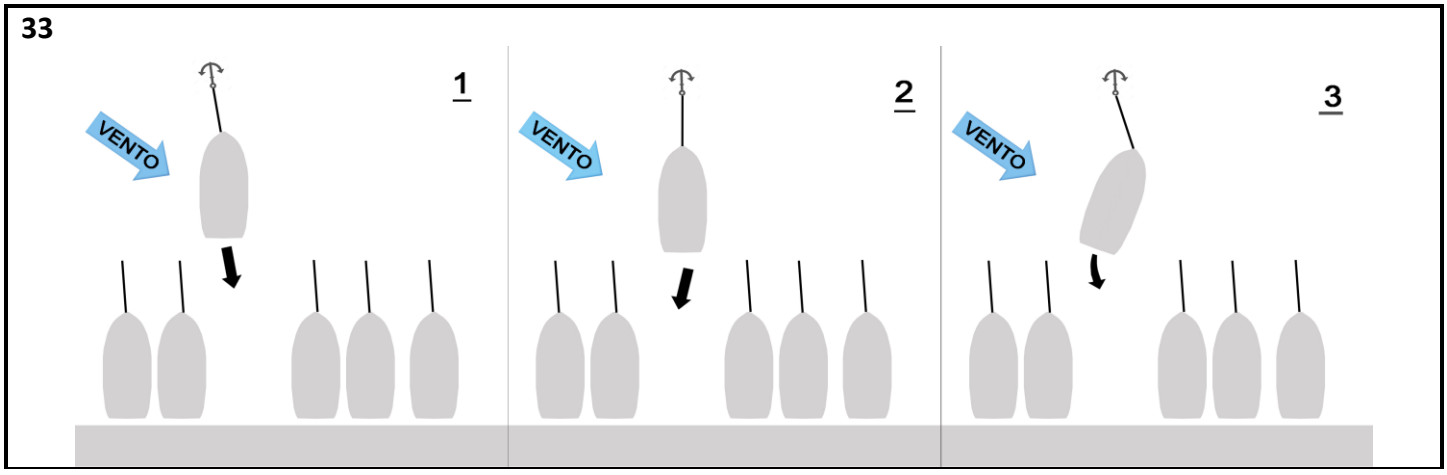
31



32



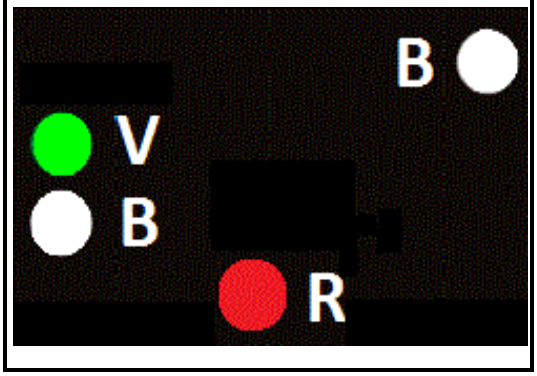
33



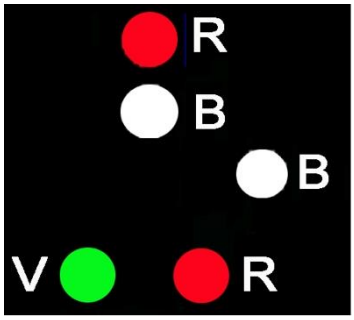
34



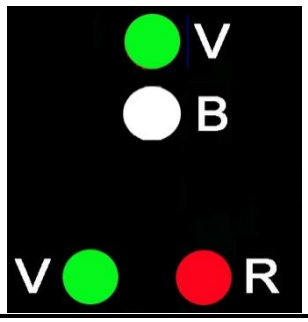
35



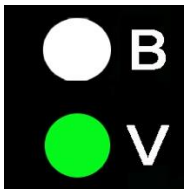
36



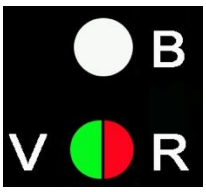
37



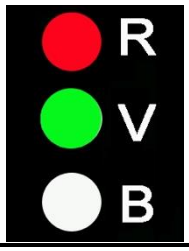
38



39



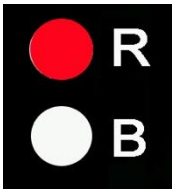
40



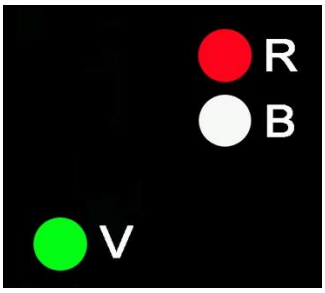
41



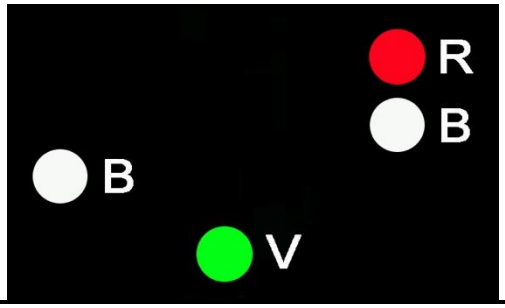
42



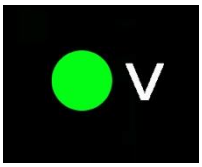
43



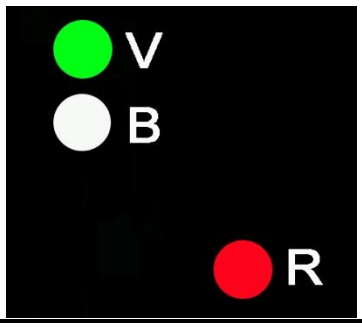
44



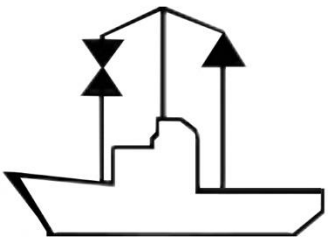
45



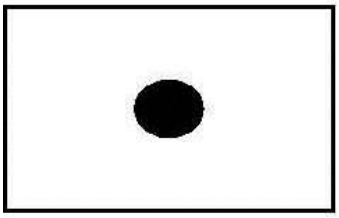
46



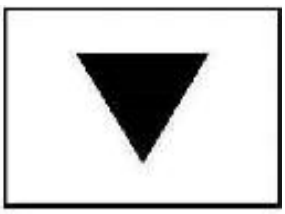
47



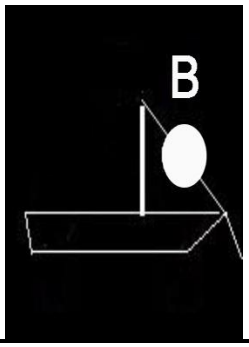
48



49



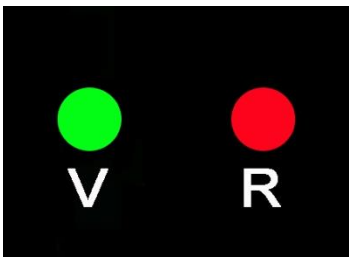
50



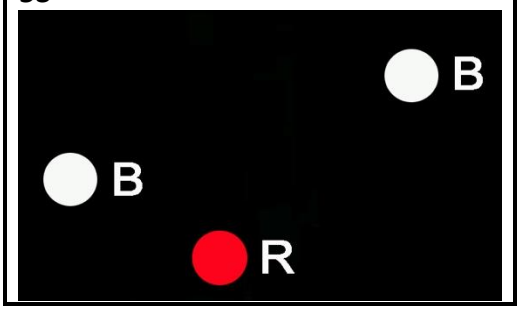
51



52



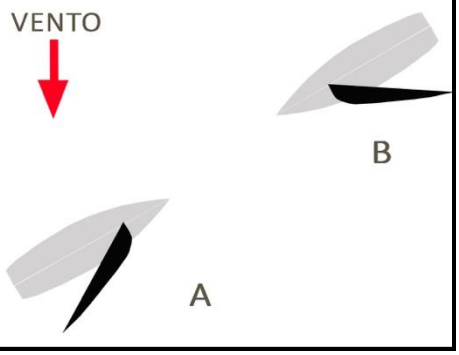
53



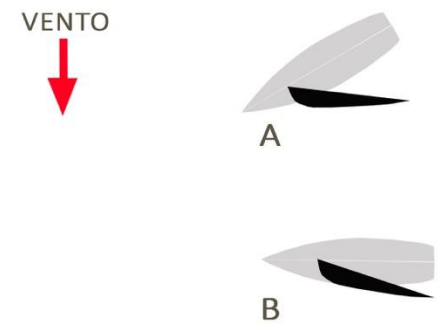
54



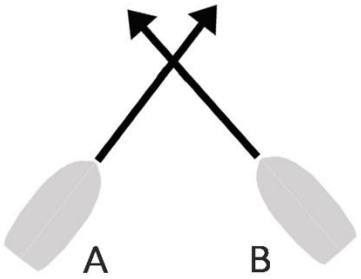
55



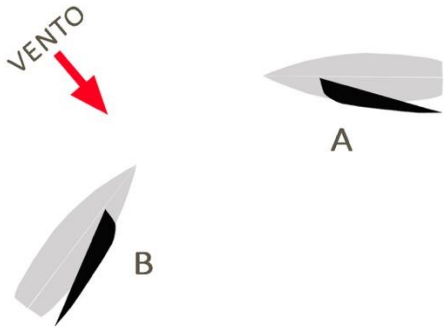
56



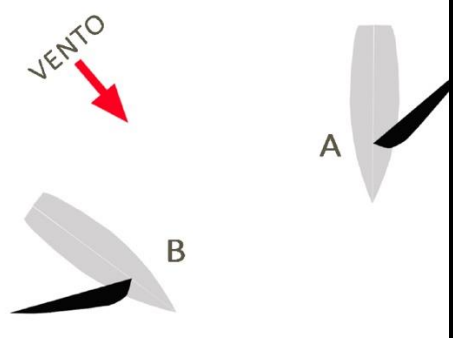
57



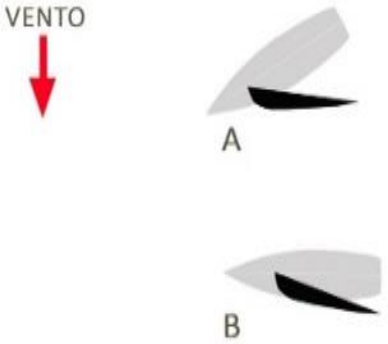
58



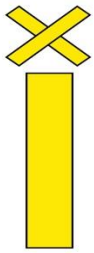
59



60



61



62



63



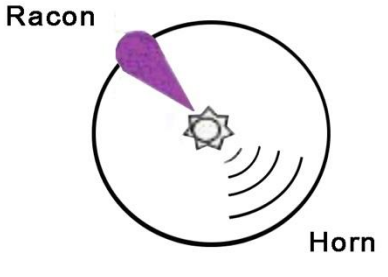
64



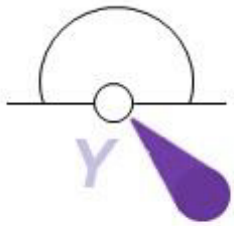
65



66

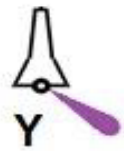


67



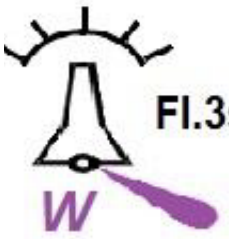
Fl.(5) Y.20s3M

68

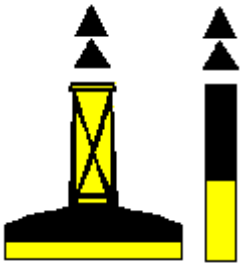


Fl.(5) Y.20s3M

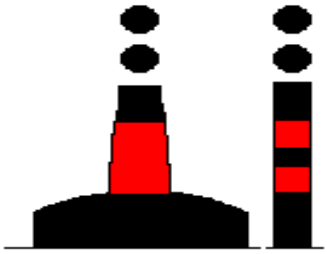
69



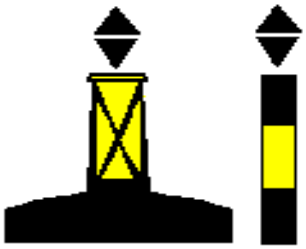
70



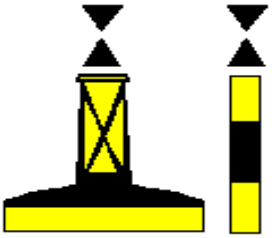
71



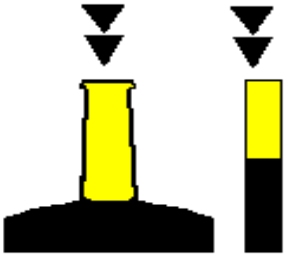
72



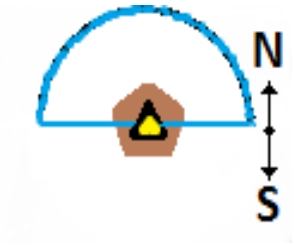
73



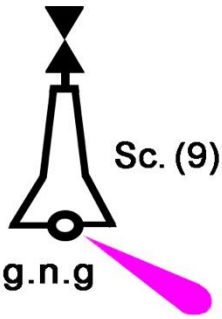
74



75



76



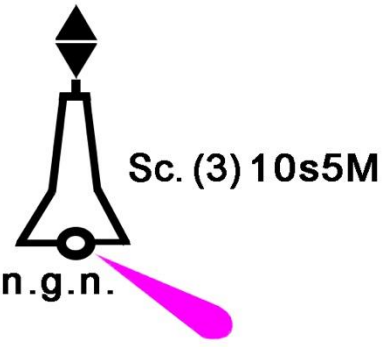
77



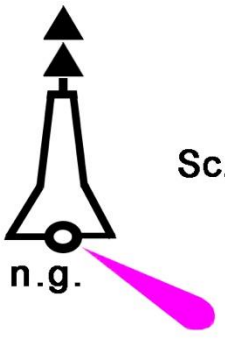
78



79



80



81



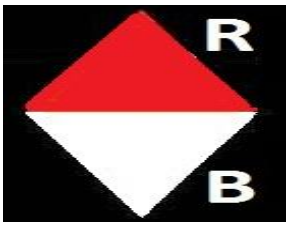
82



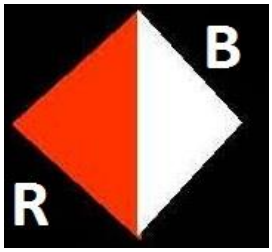
83



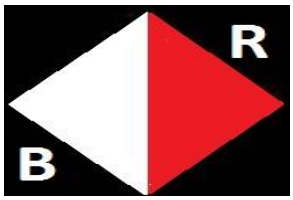
84



85



86



87



88



89



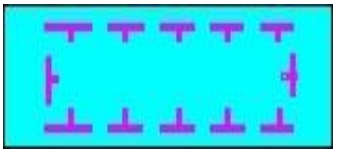
90



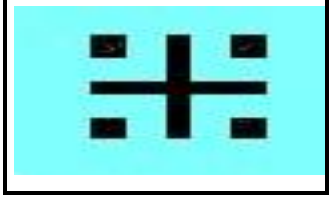
91



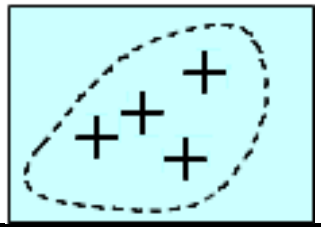
92



93



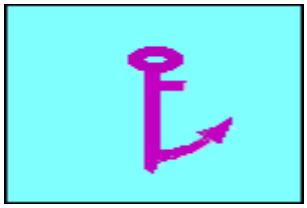
94



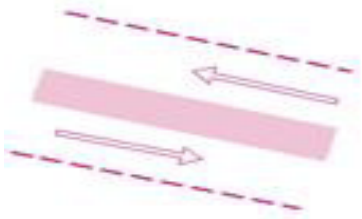
95



96



97



98



99



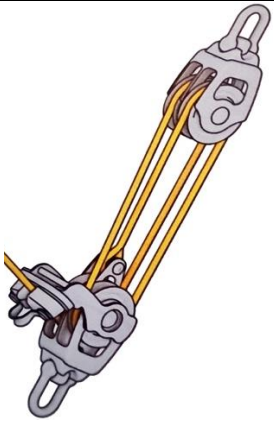
100



101



102



103

