

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.1-1	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-2	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-3	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	Le murate sono:	la porzione esterna e laterale dello scafo (opera morta) che si estende tra la prua 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	6.1.1-4	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-5	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-6	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.1-7	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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 del pozzetto di poppa.	F	6.1.1-8	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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 dove sono collocati esclusivamente i sistemi ausiliari.	F	6.1.1-9	D1	TEORIA DELLO SCAFO
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	6.1.1-10	D1	TEORIA DELLO SCAFO
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	6.1.1-11	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-12	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Gli elementi che suddividono lo scafo in senso trasversale, sono:	le paratie.	V	gli osteriggi.	F	i boccaporti.	F	6.1.1-13	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-14	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	La parte emersa dell'unità è denominata:	sezione maestra.	F	opera morta.	V	opera viva.	F	6.1.1-15	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	La parte sommersa dell'unità è denominata:	opera viva.	V	opera morta.	F	bordo libero.	F	6.1.1-16	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-17	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-18	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.1-19	D1	TEORIA DELLO SCAFO
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	6.1.1-20	D1	TEORIA DELLO SCAFO
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	6.1.1-21	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-22	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-23	D1	TEORIA DELLO SCAFO
Figura 5	La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:	giardinetto di dritta.	V	babordo.	F	mascone di dritta.	F	6.1.1-24	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
Figura 6	La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:	giardinetto di sinistra.	V	babordo.	F	mascone di sinistra.	F	6.1.1-25	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-26	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-27	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-28	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	Come si chiama il pavimento interno di un'imbarcazione da diporto?	murata.	F	pagliolato.	V	dormiente.	F	6.1.1-29	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-30	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.1-31	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-32	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-33	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	Il beccheggio è l'oscillazione dell'unità intorno al suo asse:	trasversale.	V	longitudinale.	F	verticale.	F	6.1.1-34	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-35	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	Le strutture verticali, che suddividono internamente lo scafo, sono:	le murate.	F	le paratie.	V	il pagliolato.	F	6.1.1-36	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	La carena è:	l'opera viva.	V	la parte esterna dello scafo.	F	l'opera morta.	F	6.1.1-37	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-38	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-39	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	La sagola è:	la corda più lunga.	F	una sartia volante.	F	una cima di piccolo diametro	V	6.1.1-40	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-41	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	Cosa è il boccaporto?	il giardinetto come la parte curva dello scafo vicino alla prua.	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	6.1.1-42	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.1-43	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-44	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-45	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-46	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	La distanza verticale posta tra la coperta e la linea di galleggiamento è:	il bordo libero.	V	l'immersione.	F	l'opera viva.	F	6.1.1-47	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-48	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.1-49	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	I candelieri sono:	fanali bianchi da accendere in caso di emergenza.	F	gli appigli orizzontali di sicurezza.	F	elementi verticali delle battagliole.	V	6.1.1-50	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	Il piano di calpestio più basso di un'imbarcazione da diporto si chiama:	sentina.	F	coperta.	F	pagliolato.	V	6.1.1-51	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	La carena viene detta dislocante se è del tipo:	piatta.	F	catamarano.	F	tonda.	V	6.1.1-52	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-53	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-54	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.1-55	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	Come si chiama la superficie del timone su cui agisce la pressione dell'acqua?	asse.	F	pala.	V	ruota.	F	6.1.1-56	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-57	D1	TEORIA DELLO SCAFO
Figura 7	La freccia verso l'unità rappresentata in figura a fianco indica il:	mascone.	F	traverso.	V	giardinetto.	F	6.1.1-58	D1	TEORIA DELLO SCAFO
Figura 8	Le frecce in figura indicano:	il mascone di sinistra.	F	la murata sinistra.	V	il giardinetto di sinistra.	F	6.1.1-59	D1	TEORIA DELLO SCAFO
Figura 9	Le frecce in figura indicano:	il baglio massimo.	F	il mascone di dritta.	F	la murata di dritta.	V	6.1.1-60	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.1-61	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-62	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-63	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-64	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-65	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-66	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.1-67	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-68	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	Il rollio è l'oscillazione dell'unità intorno al suo asse:	longitudinale.	V	verticale.	F	trasversale.	F	6.1.1-69	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-70	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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'acqua.	F	presenta due scafi.	F	6.1.1-71	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-72	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.1-73	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-74	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-75	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.1-76	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	Il peso della nave corrisponde a:	la portata.	F	la stazza.	F	il dislocamento.	V	6.1.1-77	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-1	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.2-2	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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 evolve sempre allo stesso moto ed alle medesime condizioni.	F	è sinistrorsa.	V	tende a spostare la prua lateralmente verso sinistra.	F	6.1.2-3	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-4	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-5	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-6	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-7	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.2-8	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-9	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-10	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-11	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-12	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-13	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.2-14	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-15	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-16	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-17	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-18	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-19	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.2-20	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-21	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-22	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-23	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-24	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-25	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Se un'unità da diporto a motore bi-elica 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	6.1.2-26	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-27	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-28	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-29	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-30	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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 al centro la poppa va a sinistra.	F	6.1.2-31	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.2-32	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-33	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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 entro bordo monoelica.	F	in marcia avanti, ruotando il piede a dritta, la poppa accosta a sinistra.	V	6.1.2-34	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-35	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	Il timone avente tutta la pala a poppavia dell'anima è denominato:	compensato.	F	ordinario.	V	comune.	F	6.1.2-36	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-37	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.2-38	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	Con motore entrobordo ed elica sinistrorsa, in marcia avanti e con il timone al centro:	la poppa tende ad evolvere verso sinistra.	V	l'unità avanza con moto diritto.	F	la prora tende ad evolvere verso sinistra.	F	6.1.2-39	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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 evolvere verso dritta.	V	la poppa tende ad evolvere verso sinistra.	F	6.1.2-40	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-41	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-42	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	In un'unità bi-elica (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	6.1.2-43	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.2-44	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-45	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-46	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-47	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-48	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.1.2-49	D1	TEORIA DELLO SCAFO

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.1.2-50	D1	TEORIA DELLO SCAFO
	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	6.2.1-1	D1	MOTORI
	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	6.2.1-2	D1	MOTORI
	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	6.2.1-3	D1	MOTORI
	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	6.2.1-4	D1	MOTORI
	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	6.2.1-5	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.1-6	D1	MOTORI
	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	si; 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	6.2.1-7	D1	MOTORI
	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	6.2.1-8	D1	MOTORI
	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	6.2.1-9	D1	MOTORI
	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	6.2.1-10	D1	MOTORI
	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	6.2.1-11	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.1-12	D1	MOTORI
	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	6.2.1-13	D1	MOTORI
	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	6.2.1-14	D1	MOTORI
	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	6.2.1-15	D1	MOTORI
	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	6.2.1-16	D1	MOTORI
	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	6.2.1-17	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.1-18	D1	MOTORI
	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	6.2.1-19	D1	MOTORI
	1 Kw equivale a:	1,43 Cv	F	1,34 Cv	F	1,36 Cv	V	6.2.1-20	D1	MOTORI
	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	6.2.1-21	D1	MOTORI
	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	6.2.1-22	D1	MOTORI
	Di quali materiali possono essere realizzate le eliche dei motori fuoribordo?	polipropilene, legno, aipalon.	F	alluminio, acciaio inox, composito.	V	ghisa, teflon, zinco.	F	6.2.1-23	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.1-24	D1	MOTORI
	Quale intervento è opportuno effettuare dopo una lunga navigazione di un motore entro bordo?	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	6.2.1-25	D1	MOTORI
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	6.2.1-26	D1	MOTORI
Figura 11	Quale parte del motore fuoribordo in figura indica la 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	6.2.1-27	D1	MOTORI
Figura 12	Quale parte del motore fuoribordo in figura indica la freccia?	piastra anticavitazione.	F	leva cambio (avanti/folle/indietro)	F	elica.	V	6.2.1-28	D1	MOTORI
Figura 13	Quale parte della trasmissione entrofuoribordo è indicata dalla freccia?	giunto cardanico.	F	basamento motore.	F	gruppo poppiere.	V	6.2.1-29	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
Figura 14	Quale parte dello scafo è indicata dalla freccia?	trasmissione.	F	gruppo poppiero.	F	paratia del vano motore.	V	6.2.1-30	D1	MOTORI
Figura 15	Quale parte degli organi di trasmissione di un motore entro bordo è indicata dalla freccia?	astuccio.	V	asse portaelica.	F	giunto.	F	6.2.1-31	D1	MOTORI
Figura 16	Quale parte degli organi di trasmissione di un motore entro bordo è indicata dalla freccia?	astuccio.	F	asse portaelica.	V	giunto.	F	6.2.1-32	D1	MOTORI
Figura 17	Quale parte degli organi di trasmissione di un motore entro bordo è indicata dalla freccia?	astuccio.	F	invertitore/riduttore.	V	asse.	F	6.2.1-33	D1	MOTORI
	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	6.2.1-34	D1	MOTORI
	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	6.2.1-35	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.1-36	D1	MOTORI
	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	6.2.1-37	D1	MOTORI
	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	6.2.1-38	D1	MOTORI
	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	6.2.1-39	D1	MOTORI
	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	6.2.1-40	D1	MOTORI
	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	6.2.1-41	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.1-42	D1	MOTORI
Figura 18	Quella dell'immagine a fianco è:	una trasmissione IPS.	V	una trasmissione "V drive".	F	un piede "S drive".	F	6.2.1-43	D1	MOTORI
	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.	F	6.2.1-44	D1	MOTORI
	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	6.2.1-45	D1	MOTORI
	Il carburante diesel attualmente in commercio:	favorisce la formazione di alghe nel serbatoio, che possono ostruire l'alimentazione del motore.	V	ha un alto contenuto di ottani oleosi.	F	ha il medesimo punto di infiammabilità della benzina.	F	6.2.1-46	D1	MOTORI
	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	6.2.1-47	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Se un motore a benzina non parte, ma il motorino di avviamento gira, la causa potrebbe essere:	il carburatore è ingolfato.	V	la batteria è scarica.	F	c'è aria nel circuito di raffreddamento.	F	6.2.2-1	D1	MOTORI
	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	6.2.2-2	D1	MOTORI
	Se il motorino d'avviamento gira e 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	6.2.2-3	D1	MOTORI
	Il motore dell'unità è in marcia e 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	6.2.2-4	D1	MOTORI
	Il motore, se in folle, rimane acceso e, se in marcia, si ferma. Perché?	l'elica si è rotta.	F	il carburatore è sporco.	F	l'elica si è bloccata.	V	6.2.2-5	D1	MOTORI
	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	6.2.2-6	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.2-7	D1	MOTORI
	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	6.2.2-8	D1	MOTORI
	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	6.2.2-9	D1	MOTORI
	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	6.2.2-10	D1	MOTORI
	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	6.2.2-11	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.2-12	D1	MOTORI
	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 candele e preriscaldamento.	F	insufficiente compressione,	F	6.2.2-13	D1	MOTORI
	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 candele ossidati.	F	cattiva combustione e carburazione difettosa.	V	olio bruciato che penetra nei cilindri, candele e pompa d'iniezione difettose.	F	6.2.2-14	D1	MOTORI
	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	6.2.2-15	D1	MOTORI
	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	6.2.2-16	D1	MOTORI
	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	6.2.2-17	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.2-18	D1	MOTORI
	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	6.2.2-19	D1	MOTORI
	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	6.2.2-20	D1	MOTORI
	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	avarìa del termostato, bloccaggio del tubo di scarico,	F	rottura o allentamento dei supporti di fissaggio del motore.	V	6.2.2-21	D1	MOTORI
	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	6.2.2-22	D1	MOTORI
	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	6.2.2-23	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Quali danni può causare un protratto surriscaldamento di un motore fuoribordo?	deterioramento della batteria, logoramento delle pale dell'elica e del suo mozzo.	F	avarìa dell'impianto di alimentazione, rottura dell'asse dell'elica.	F	grippaggio del motore, danneggiamento della testata e delle sue guarnizioni.	V	6.2.2-24	D1	MOTORI
	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	6.2.2-25	D1	MOTORI
	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	6.2.2-26	D1	MOTORI
	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	6.2.2-27	D1	MOTORI
	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	6.2.2-28	D1	MOTORI
	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	6.2.3-1	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.3-2	D1	MOTORI
	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	6.2.3-3	D1	MOTORI
	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	6.2.3-4	D1	MOTORI
	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	6.2.3-5	D1	MOTORI
	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 = 10 Nodi Q = 26 litri.	V F	S = 15 Miglia C = 15 litri/h = 15 Nodi Q = 19,5 litri.	V V	S = 8 Miglia C = 20 litri/h = 15 Nodi Q = 25 litri.	V F	6.2.3-6	D1	MOTORI
	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 = 15 Nodi Q = 19,5 litri.	V F	S = 4 Miglia C = 10 litri/h = 7 Nodi Q = 15 litri.	V F	S = 10 Miglia C = 10 litri/h = 10 Nodi Q = 13,0 litri.	V V	6.2.3-7	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.3-8	D1	MOTORI
	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	6.2.3-9	D1	MOTORI
	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	6.2.3-10	D1	MOTORI
	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	6.2.3-11	D1	MOTORI
	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	6.2.3-12	D1	MOTORI
	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	6.2.3-13	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.3-14	D1	MOTORI
	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	6.2.3-15	D1	MOTORI
	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	6.2.3-16	D1	MOTORI
	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	6.2.3-17	D1	MOTORI
	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	6.2.3-18	D1	MOTORI
	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	6.2.3-19	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.3-20	D1	MOTORI
	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	6.2.3-21	D1	MOTORI
	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	6.2.3-22	D1	MOTORI
	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	6.2.3-23	D1	MOTORI
	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	6.2.3-24	D1	MOTORI
	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	6.2.3-25	D1	MOTORI

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.2.3-26	D1	MOTORI
	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	6.2.3-27	D1	MOTORI
	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	6.3.1-1	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-2	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Quali estintori devono essere omologati a norma CE?	tutti.	V	solo quelli a CO2.	F	nessuno.	F	6.3.1-3	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.1-4	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-5	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-6	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Utilizzo dell'acqua per spegnere fuochi da metalli:	non ottengo lo spegnimento.	F	è un utilizzo efficace.	F	è un utilizzo pericoloso.	V	6.3.1-7	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Da cosa è generato un incendio di classe B?	da apparecchiature elettriche in tensione.	F	da gas infiammabili.	F	da liquidi infiammabili.	V	6.3.1-8	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.1-9	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-10	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-11	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-12	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Da cosa è generato un incendio di classe E?	da liquidi infiammabili.	F	da apparecchiature elettriche in tensione.	V	da combustibili solidi.	F	6.3.1-13	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Un estintore a schiuma è utilizzabile per incendi:	delle classi A e B.	V	di classe E.	F	di tutti i tipi.	F	6.3.1-14	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Da cosa è generato un incendio di classe A?	da combustibili solidi.	V	da alcuni particolari metalli infiammabili.	F	da gas infiammabili.	F	6.3.1-15	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	L'incendio di gas infiammabili è un incendio di:	classe A.	F	classe B.	F	classe C.	V	6.3.1-16	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-17	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-18	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-19	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Ogni quanto tempo va revisionato un estintore?	ogni 4 anni.	F	quando la lancetta del manometro è sul rosso.	V	ogni 2 anni.	F	6.3.1-20	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.1-21	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Ogni quanto tempo si deve sostituire un estintore?	ogni 2 anni.	F	ogni anno.	F	quando è in cattivo stato.	V	6.3.1-22	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-23	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Come si può estinguere un incendio?	esponendo la fiamma all'aria aperta.	F	se piove.	F	abbassando sensibilmente la temperatura.	V	6.3.1-24	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Un incendio si estingue:	mancando l'ossigeno.	V	aumentando la temperatura.	F	aumentando la forza del vento.	F	6.3.1-25	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-26	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.1-27	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-28	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-29	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.1-30	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.2-1	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.2-2	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.2-3	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.2-4	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.2-5	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.2-6	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-1	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	La "boetta fumogena arancione" è un segnale:	diurno.	V	notturno.	F	che si può utilizzare solo in presenza di nebbia.	F	6.3.3-2	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Secondo il regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto, quali sono i mezzi individuali di salvataggio?	apparecchi galleggianti per tutte le persone imbarcabili a bordo.	F	cinture di salvataggio (giubbotti) per ogni persona imbarcata.	V	zattere di salvataggio per tutte le persone imbarcabili a bordo.	F	6.3.3-3	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-4	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-5	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-6	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-7	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Navigando entro le 3 miglia dalla costa, si deve tenere a bordo dell'unità:	il mezzo collettivo di salvataggio.	F	1 boetta fumogena e 2 fuochi a mano a luce rossa.	V	i 2 razzi a paracadute a luce rossa.	F	6.3.3-8	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-9	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Normalmente, qual è la portata in miglia dei fuochi a mano a luce rossa?	7 miglia.	F	6 miglia.	V	5 miglia.	F	6.3.3-10	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-11	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-12	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-13	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Il fumo emesso dalla boetta fumogena, una volta attivata, è di colore:	rosso.	F	giallo.	F	arancione.	V	6.3.3-14	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-15	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-16	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Normalmente, qual è all'incirca la portata diurna dei razzi a paracadute a luce rossa?	9 miglia.	F	7 miglia.	V	5 miglia.	F	6.3.3-17	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-18	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-19	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.3-20	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.3-21	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-1	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-2	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-3	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-4	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.4-5	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-6	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-7	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-8	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	La licenza è sottoposta a convalida?	si, ogni 3 anni.	F	si, ogni 5 anni.	F	no, si convalida il certificato di sicurezza.	V	6.3.4-9	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	I natanti da diporto sono soggetti al rilascio del certificato di sicurezza?	si, ogni 3 anni.	F	sì, ogni 5 anni.	F	no, non sono soggetti.	V	6.3.4-10	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.4-11	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-12	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-13	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-14	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-15	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-16	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.4-17	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	In quale documento viene annotato l'esito della visita eseguita dall'Organismo Tecnico notificato?	certificato di sicurezza.	V	licenza di navigazione.	F	manuale del proprietario.	F	6.3.4-18	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.4-19	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-1	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-2	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-3	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.5-4	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-5	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-6	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-7	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-8	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Quale tra le seguenti manovre può essere la più efficace per limitare i danni allorché 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	6.3.5-9	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	si, sempre.	F	6.3.5-10	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-11	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	In caso di incendio in coperta, è essenziale:	porre l'imbarcazione con le fiamme sottovento.	V	spegnere il motore.	F	scollegare le batterie.	F	6.3.5-12	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-13	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-14	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-15	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.5-16	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	C'è un incendio al vano poppiere motore, conduco l'unità in modo da:	mettere la prora sottovento.	F	mettere l'incendio sottovento.	V	mettere l'incendio sopravento.	F	6.3.5-17	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-18	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-19	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-20	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-21	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Come si estingue un incendio derivante da combustione di sostanze liquide?	mediante l'azione di soffocamento generata, polvere chimica, schiuma, anidride carbonica (CO2) 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	6.3.5-22	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-23	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-24	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-25	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-26	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-27	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.5-28	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
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	6.3.5-29	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-30	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-31	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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 meteorologici.	F	6.3.5-32	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Qual è il motivo per cui è opportuno mantenere il controllo visivo del naufrago subito dopo la sua caduta in mare?	confortare il naufrago assicurandolo 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	6.3.5-33	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.5-34	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-35	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-36	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-37	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-38	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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'unità in difficoltà vi sono persone in pericolo di vita e quando non sussiste il rischio per l'unità soccorritrice e delle persone ivi imbarcate.	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	6.3.5-39	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.5-40	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-41	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.5-42	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-1	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-2	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-3	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.6-4	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-5	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-6	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-7	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-8	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	In merito alla regolazione dei flaps, con moto ondosso 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	6.3.6-9	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.6-10	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-11	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-12	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	Alzando il flap sinistro o abbassando il flap destro, si ottiene:	di inclinare lo scafo verso il lato dritto.	V	di inclinare lo scafo il lato sinistro.	F	di abbassare la prua.	F	6.3.6-13	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-14	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-15	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.3.6-16	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-17	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-18	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-19	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.3.6-20	D1	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
	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	6.4.1-1	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Esiste un limite di velocità per un'unità da diporto in transito all'interno di un porto?	si, è la velocità minima prima di entrare in planata.	F	no, non esiste.	F	si, salvo diversa disposizione dell'Autorità marittima di giurisdizione, è stabilito in 3 nodi.	V	6.4.1-2	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-3	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-4	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-5	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-6	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-7	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.1-8	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.1-9	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-10	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Salvo le ordinanze locali, quale velocità massima è stabilita per 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	6.4.1-11	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-12	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-13	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.1-14	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-15	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-16	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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 precedenza alle unità in entrata e in uscita dal porto.	V	se è a vela ha diritto di precedenza.	F	6.4.1-17	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-18	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-19	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.1-20	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.1-21	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Qual è il limite di velocità di navigazione a motore in prossimità della costa durante la stagione balneare?	8 nodi nella fascia di mare di 500 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	6.4.2-1	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-2	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	Regolamento di attuazione del Codice della nautica e 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	6.4.2-3	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-4	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.2-5	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-6	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-7	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-8	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-9	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-10	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.2-11	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-12	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-13	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.2-14	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-15	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-16	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.2-17	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-18	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-19	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	La moto d'acqua può navigare:	entro mille metri dalla costa.	F	entro 1 miglio dalla costa.	V	entro 2 chilometri dalla costa.	F	6.4.2-20	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	La tavola a vela può navigare:	entro 1 miglio dalla costa.	V	entro 2 chilometri dalla costa.	F	entro mille metri dalla costa.	F	6.4.2-21	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-22	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.2-23	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-24	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-25	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-26	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Si può effettuare la pesca subacquea sportiva con fucile nelle ore notturne?	no.	V	si, se il pescatore è segnalato da una sorgente di luce.	F	si, purchè in prossimità di un'unità di appoggio.	F	6.4.2-27	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	E' possibile l'uso della rete a circuizione per l'esercizio della pesca sportiva con unità da diporto?	si, per la pesca sportiva in ore notturne.	F	si, per la pesca sportiva in ore diurne.	F	no, non è possibile.	V	6.4.2-28	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.2-29	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-30	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	La pesca subacquea sportiva può essere esercitata con l'uso di apparecchi ausiliari di respirazione?	sì, in ogni caso.	F	no, mai.	V	sì, ma solo per la raccolta di coralli, molluschi e crostacei.	F	6.4.2-31	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.2-32	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	A quale velocità si deve entrare in una baia con imbarcazioni all'ancora?	a 3 nodi, come in porto.	V	non oltre 8 nodi.	F	non vi sono limiti.	F	6.4.2-33	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	l'unità di appoggio del subacqueo espone una bandiera:	bianca con striscia diagonale rossa di almeno 50 cm di lato.	F	rossa con striscia diagonale bianca, di dimensione libera.	F	rossa con striscia diagonale bianca, di dimensioni non inferiori a 45 centimetri di altezza e 70 centimetri di lunghezza, permanentemente spiegata.	V	6.4.2-34	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Il subacqueo ha l'obbligo di essere assistito da un'unità di appoggio con presenza a bordo di una persona:	se l'immersione avviene oltre i 1000 metri dalla costa.	F	se l'immersione avviene oltre i trecento metri dalla costa.	V	non vi sono obblighi.	F	6.4.2-35	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-1	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-2	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-3	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-4	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-5	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.3-6	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-7	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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 tre punte e priva di altre parti articolate.	V	6.4.3-8	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Le catene dell'ancora utilizzate a bordo delle imbarcazioni sono costituite da maglie aventi forma:	circolare.	F	ellittica.	V	iperbolica.	F	6.4.3-9	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Cosa si intende per "barbotin"?	l'organo 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	6.4.3-10	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Quale vantaggio offre l'ancoraggio mediante due ancore afforcate?	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	6.4.3-11	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.3-12	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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 cosperso 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	6.4.3-13	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-14	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-15	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	I bracci delle ancore sono denominati:	uncini.	F	bracci.	F	marre.	V	6.4.3-16	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Quando un'ancora fa testa, significa che:	ha fatto presa sul fondo.	V	si è incattivita.	F	si presenta rovesciata sul fondale.	F	6.4.3-17	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.3-18	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	La parte inferiore, al centro delle marre, di un'ancora è denominata:	unghia.	F	scalmo.	F	diamante.	V	6.4.3-19	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-20	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-21	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-22	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-23	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Se un'ancora non tiene, si dice che:	sta arando.	V	fa testa.	F	sta agguantando.	F	6.4.3-24	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Com'è denominata la parte dell'ancora che fa presa sul fondo?	marra.	V	diamante.	F	fuso.	F	6.4.3-25	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-26	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-27	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Il "ferro" a grappino è:	un gancio per le vele.	F	un ancorotto per piccole imbarcazioni.	V	un tipo di ancora di emergenza.	F	6.4.3-28	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-29	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.3-30	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-31	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-32	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	La parte inferiore, al centro delle marre, di un'ancora è denominata:	patta.	F	ceppo.	F	diamante.	V	6.4.3-33	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-34	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-35	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	L'ancoraggio utilizzando una sola ancora filata di prora è denominato:	incattivito.	F	alla ruota.	V	appennellato.	F	6.4.3-36	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-37	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-38	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-39	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-40	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-41	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.3-42	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-43	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.3-44	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.3-45	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-46	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-47	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.3-48	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-49	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-50	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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 inizia a recuperare catena.	F	6.4.3-51	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.3-52	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.3-53	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
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	6.4.4-1	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-2	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-3	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-4	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-5	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-6	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.4-7	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-8	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Quale condizione è necessaria affinché 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	6.4.4-9	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.4-10	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.4-11	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.4-12	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.4-13	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.4-14	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.4-15	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.4-16	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.4-17	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-18	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.4-19	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-20	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-21	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-22	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-23	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Qual è lo strumento utilizzato per misurare la velocità delle unità?	solcometro.	V	anemometro.	F	ecoscandaglio.	F	6.4.4-24	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
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	6.4.4-25	D1	MANOVRA E CONDOTTA
Figura 31	Dovendo accostare di poppa con un'unità munita 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	6.4.4-26	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.4-27	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.4-28	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-29	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	L'operazione di avvicinamento a una banchina o a un galleggiante è conosciuta sotto il nome di:	tonneggio.	F	attracco.	V	bordeggio.	F	6.4.4-30	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Per accostarsi di fianco (all'inglese) a una banchina con un'unità dotata di 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	6.4.4-31	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-32	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-33	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-34	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-35	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.4.4-36	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.4.4-37	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-38	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-39	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-40	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-41	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-42	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	L'ancora galleggiante:	è utilizzata in assenza di deriva e scarroccio.	F	non è adatta all'utilizzo in prossimità della costa sottovento.	V	non è adatta con profondità del mare troppo elevate.	F	6.4.4-43	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-44	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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'unità stessa.	F	orizzontale dell'unità stessa.	V	6.4.4-45	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-46	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	Lo scandaglio elettronico è denominato:	solcometro.	F	ecoscandaglio.	V	elettro-scandaglio.	F	6.4.4-47	D1	MANOVRA E CONDOTTA
	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	6.4.4-48	D1	MANOVRA E CONDOTTA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Il solcometro (comunemente detto anche log) misura la velocità:	prodotta dalle eliche.	F	rispetto alla superficie dell'acqua.	V	effettiva, cioè quella rispetto al fondo del mare.	F	6.4.4-49	D1	MANOVRA E CONDOTTA
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	6.5.1-1	D1	COLREG
	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	6.5.1-2	D1	COLREG
	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	6.5.1-3	D1	COLREG
	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	6.5.1-4	D1	COLREG
	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	6.5.1-5	D1	COLREG

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.5.1-6	D1	COLREG
	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	6.5.1-7	D1	COLREG
	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	6.5.1-8	D1	COLREG
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'unità B accosta a dritta e passa a poppa della A.	F	accostano a dritta entrambe.	F	6.5.1-9	D1	COLREG
	L'abbrivo o abbrivio è:	è un'andatura esclusivamente a vela; i motori vengono spenti.	F	il moto che rimane quando si disinnesci l'invertitore del motore o si sventano le vele.	V	un'andatura a lento moto.	F	6.5.1-10	D1	COLREG
	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	6.5.1-11	D1	COLREG

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.5.1-12	D1	COLREG
	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	6.5.1-13	D1	COLREG
	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	6.5.2-1	D1	COLREG
	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	6.5.2-2	D1	COLREG
	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	6.5.2-3	D1	COLREG
	Quali tipi di segnali marittimi prevede il sistema AISM - IALA?	lateral, cardinali, di pericolo isolato, di acque sicure, speciali.	V	lateral, cardinali N, cardinali S, di pericolo isolato, speciali.	F	cardinali, laterali A, laterali B, di acque sicure, speciali.	F	6.5.2-4	D1	COLREG

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.5.2-5	D1	COLREG
	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	6.5.2-6	D1	COLREG
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	6.5.2-7	D1	COLREG
	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	6.5.2-8	D1	COLREG
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	6.5.2-9	D1	COLREG
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.	F	6.5.2-10	D1	COLREG

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.5.2-11	D1	COLREG
	La meda è:	un tipo di faro.	F	una costruzione o un palo fisso sul fondo del mare che emerge.	V	una boa.	F	6.5.2-12	D1	COLREG
	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	6.5.2-13	D1	COLREG
	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	6.5.2-14	D1	COLREG
	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	6.5.2-15	D1	COLREG
	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	6.5.2-16	D1	COLREG

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.5.2-17	D1	COLREG
	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	6.5.2-18	D1	COLREG
	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	6.5.2-19	D1	COLREG
	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	6.5.2-20	D1	COLREG
	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	6.5.2-21	D1	COLREG
	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	6.5.2-22	D1	COLREG

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
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	6.5.2-23	D1	COLREG
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	6.5.2-24	D1	COLREG
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	6.5.2-25	D1	COLREG
	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	6.5.2-26	D1	COLREG
	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	6.5.2-27	D1	COLREG
	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	6.5.2-28	D1	COLREG

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.5.2-29	D1	COLREG
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	6.5.2-30	D1	COLREG
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	6.5.2-31	D1	COLREG
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	6.5.2-32	D1	COLREG
	Navigazione fluviale: quale tra le seguenti attrezzature deve essere imbarcata tra le dotazioni di bordo dell'unità?	un faro anabagliante orientabile.	V	lo specchietto retrovisore convesso.	F	la cassetta di pronto soccorso.	F	6.5.2-33	D1	COLREG
	Attraverso quale scala viene misurata la forza del vento?	la scala Douglas.	F	la scala Beaufort.	V	la scala di Coriolis.	F	6.6.1-1	D1	METEOROLOGIA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.6.1-2	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-3	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-4	D1	METEOROLOGIA
	Qual è l'unità di misura internazionale per indicare il valore della pressione atmosferica?	Hectopascal (hPa).	V	Newton (N).	F	Millimetri Torricelli (mmT).	F	6.6.1-5	D1	METEOROLOGIA
	Cosa si intende per isobare?	Linee di uguale pressione.	V	Linee di uguale temperatura.	F	linee di uguale differenza di pressione.	F	6.6.1-6	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-7	D1	METEOROLOGIA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.6.1-8	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-9	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-10	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-11	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-12	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-13	D1	METEOROLOGIA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.6.1-14	D1	METEOROLOGIA
	Quali sono i venti del I quadrante?	Mezzogiorno, Libeccio e Ponente.	F	Ponente, Maestrale e Tramontana.	F	Tramontana, Grecale e Levante.	V	6.6.1-15	D1	METEOROLOGIA
	Quali sono i venti del II quadrante?	Levante, Scirocco e Mezzogiorno.	V	Mezzogiorno, Libeccio e Ponente.	F	Ponente, Maestrale e Tramontana.	F	6.6.1-16	D1	METEOROLOGIA
	Quali sono i venti del III quadrante?	Tramontana, Grecale e Levante.	F	Ponente, Maestrale e Tramontana.	F	Mezzogiorno, Libeccio e Ponente.	V	6.6.1-17	D1	METEOROLOGIA
	Quali sono i venti del IV quadrante?	Ponente, Maestrale e Tramontana.	V	Tramontana, Grecale e Levante.	F	Levante, Scirocco e Mezzogiorno.	F	6.6.1-18	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-19	D1	METEOROLOGIA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Gli "Avvisi di Burrasca" sono diffusi via radio:	preceduti dal segnale di sicurezza "SECURITÉ".	V	preceduti dal segnale di sicurezza "MAYDAY".	F	preceduti dal segnale di sicurezza "PANPAN".	F	6.6.1-20	D1	METEOROLOGIA
	Il Ponente spira dalla direzione cardinale:	Est.	F	Nord.	F	Ovest.	V	6.6.1-21	D1	METEOROLOGIA
	Da quale direzione proviene il vento di Scirocco?	Sud-Est.	V	Sud-Ovest.	F	Nord-Ovest.	F	6.6.1-22	D1	METEOROLOGIA
	Da quale direzione proviene il vento di Grecale?	Nord-Est.	V	Sud-Est.	F	Sud-Ovest.	F	6.6.1-23	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-24	D1	METEOROLOGIA
	La brezza di terra spira:	ininterrottamente per 24 ore al giorno.	F	di notte.	V	di giorno.	F	6.6.1-25	D1	METEOROLOGIA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Con corrente e vento, l'un l'altro contro in direzione opposta, l'onda è:	ripida.	V	alta.	F	incomprensibile.	F	6.6.1-26	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-27	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-28	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-29	D1	METEOROLOGIA
	La violenza di un temporale è in funzione:	dello sviluppo verticale della nube.	V	dell'escursione termica.	F	della stagione.	F	6.6.1-30	D1	METEOROLOGIA
	Sono nuvole temporalesche:	gli altocumuli	F	i cumulonembi.	V	i nembostrati.	F	6.6.1-31	D1	METEOROLOGIA

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.6.1-32	D1	METEOROLOGIA
	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	6.6.1-33	D1	METEOROLOGIA
	Qual è l'unità di misura per le velocità in mare?	il metro al secondo.	F	il nodo.	V	il chilometro orario.	F	6.7.1-1	D1	NAVIGAZIONE
	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	6.7.1-2	D1	NAVIGAZIONE
	Un miglio marino equivale a:	1.825 metri.	F	1.852 metri.	V	1.609 metri.	F	6.7.1-3	D1	NAVIGAZIONE
	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	6.7.1-4	D1	NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.7.1-5	D1	NAVIGAZIONE
	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	6.7.1-6	D1	NAVIGAZIONE
	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	6.7.1-7	D1	NAVIGAZIONE
	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	6.7.1-8	D1	NAVIGAZIONE
	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	6.7.1-9	D1	NAVIGAZIONE
	Lo scarroccio è dovuto:	all'azione del vento.	V	all'azione combinata di vento e corrente.	F	all'effetto della corrente.	F	6.7.1-10	D1	NAVIGAZIONE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	La deriva è dovuta:	all'azione combinata di vento e corrente.	F	all'effetto della corrente.	V	all'azione del vento.	F	6.7.1-11	D1	NAVIGAZIONE
	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	6.7.1-12	D1	NAVIGAZIONE
	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 marinairesca.	F	6.8.1-1	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-2	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	Ai sensi del Codice della nautica da diporto, quale tra questi comportamenti costituisce un illecito amministrativo?	la direzione dell'armamento delle vele prodire 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	6.8.1-3	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-4	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-5	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-6	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-7	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-8	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-9	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-10	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-11	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-12	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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 presenta apposita denuncia all'Autorità marittima locale.	V	6.8.1-13	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-14	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-15	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-16	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-17	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-18	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	Alle imbarcazioni spetta l'obbligo di esporre la bandiera nazionale?	sì, sempre.	V	sì, solo in acque territoriali.	F	no.	F	6.8.1-19	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-20	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-21	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-22	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-23	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-24	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-25	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-26	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-27	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-28	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-29	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-30	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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 dell'Autorità prefettizia.	F	6.8.1-31	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-32	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-33	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-34	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-35	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-36	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-37	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-38	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-39	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-40	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-41	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-42	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-43	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-44	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-45	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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 iscritta l'unità.	F	6.8.1-46	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-47	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-48	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-49	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-50	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	Un'unità a motore lunga 9 metri è classificata:	natante da diporto.	V	imbarcazione da diporto.	F	nave da diporto.	F	6.8.1-51	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-52	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-53	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	Ai natanti spetta l'obbligo di esporre la bandiera nazionale?	sì, sempre.	F	sì, solo in acque territoriali.	F	no.	V	6.8.1-54	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-55	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	Può conseguire la patente nautica un "delinquente abituale"?	dipende dalle violazioni per le quali è stato dichiarato delinquente abituale.	F	no.	V	sì.	F	6.8.1-56	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-57	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	Un'imbarcazione da diporto marcata "CE", può recarsi all'estero?	sì, 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	6.8.1-58	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-59	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-60	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-61	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	si, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.	F	si, solo se minorenni.	F	6.8.1-62	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-63	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	La patente nautica è obbligatoria per il comando o condotta di un'imbarcazione da diporto entro le 6 miglia dalla costa?	si, 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	6.8.1-64	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Si può sospendere la patente nel caso di assunzione del comando di un'unità da diporto con patente nautica scaduta di validità?	si, se la patente nautica è scaduta da più di 12 mesi.	F	non è prevista la sospensione in questo caso.	V	si, sempre.	F	6.8.1-65	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-66	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-67	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-68	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-69	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-70	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-71	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	E' possibile comandare e condurre un'imbarcazione da diporto utilizzata con contratti di noleggio?	si, 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	si, sempre.	F	6.8.1-72	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-73	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-74	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-75	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-76	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-77	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-78	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-79	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-80	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	Come è articolata la validità temporale della patente 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	6.8.1-81	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-82	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-83	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-84	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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 minorenni.	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	6.8.1-85	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-86	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-87	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	Tutte le unità a motore hanno l'obbligo di tenere a bordo la dichiarazione di potenza del motore (o il certificato d'uso motore)?	sì, 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	6.8.1-88	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-89	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-90	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-91	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-92	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-93	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-94	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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?	si, solo se minorenni.	F	no, in questo caso è richiesto solo di aver compiuto i 18 anni di età.	F	si, in questo caso sussiste l'obbligo di patente nautica.	V	6.8.1-95	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-96	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-97	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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?	si, 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	si, solo se minorenni.	F	6.8.1-98	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-99	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-100	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Un natante è quell'unità:	non iscritta.	V	iscritta.	F	di lunghezza superiore a 10 metri.	F	6.8.1-101	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-102	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-103	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-104	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-105	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	si, solo se minorenni.	F	6.8.1-106	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-107	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-108	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-109	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-110	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-111	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-112	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-113	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	Al compimento dei 16 anni di età:	si può essere ammessi all'esame per il rilascio della patente nautica anche senza limiti dalla costa.	F	si può essere ammessi al conseguimento della patente categoria D, tipo D1.	V	si può essere ammessi esclusivamente all'esame per il rilascio della patente nautica entro 12 miglia dalla costa.	F	6.8.1-114	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	La patente di categoria D, tipo D1:	consente la conduzione di unità con motorizzazione non superiore a 85 Kw o a 115,6 CV.	V	consente la conduzione di unità con motorizzazione non superiore a 110,3 Kw o a 150 CV.	F	consente la navigazione su qualsiasi imbarcazione ai sedicenni.	F	6.8.1-115	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	La patente di categoria D, tipo D1:	consente la conduzione di unità fino a 24 metri.	F	se maggiorenni, consente la conduzione di unità fino a 12 metri.	V	consente ai sedicenni la conduzione di unità fino a 12 metri.	F	6.8.1-116	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	Nelle acque marittime, è fatto divieto alle unità da diporto in transito, in sosta e all'ancora:	di effettuare attività di balneazione entro 500 metri dalla costa.	F	di effettuare attività commerciali entro 500 metri dalla costa.	F	di produrre rumori molesti (emissioni sonore) entro 500 metri dalla costa.	V	6.8.1-117	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-118	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-119	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-120	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-121	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-122	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-123	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-124	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Deve essere in possesso di patente nautica il conduttore di un'unità da diporto nell'esercizio dello sci nautico?	si.	V	dipende dalla lunghezza dell'unità e dalla potenza del motore.	F	no.	F	6.8.1-125	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-126	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-127	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-128	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	La distanza minima tra lo sciatore nautico e il mezzo trainante è di:	18 metri.	F	12 metri.	V	14 metri.	F	6.8.1-129	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-130	D1	NORMATIVA DIPORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-131	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-132	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-133	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-134	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-135	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-136	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-137	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-138	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-139	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	Per effettuare lo sci nautico il conducente osserva lo sciatore tramite uno specchio retrovisore:	convesso.	V	piatto.	F	concavo.	F	6.8.1-140	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	Quanti sciatori possono essere trainati contemporaneamente dalla medesima unità da diporto?	tre.	F	due.	V	uno.	F	6.8.1-141	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-142	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	si.	F	6.8.1-143	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-144	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-145	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	Durante l'esercizio della pesca sportiva subacquea:	è consentito esclusivamente l'utilizzo di fonti luminose alogene.	F	è vietato l'utilizzo delle fonti luminose a eccezione della torcia.	V	non è consentito l'utilizzo di alcuna fonte luminosa, compresa la torcia.	F	6.8.1-146	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-147	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-148	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-149	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-150	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-151	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-152	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-153	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-154	D1	NORMATIVA DIPIORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	Le lenze fisse consentite nell'ambito della pesca sportiva sono :	solo i bolentini a tre ami.	F	canne a non più di tre ami, lenze morte, bolentini, correntine a non più di sei ami e lenze per cefalopodi.	V	solo le canne a non più di 10 ami.	F	6.8.1-155	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-156	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	Il pescatore sportivo giornalmente non può catturare:	pesce, molluschi e crostacei in quantità superiore a 5 kg complessivi salvo il caso di pesce singolo di peso superiore e non può catturare giornalmente più di un esemplare di cernia.	V	pesce, 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	6.8.1-157	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	Gli apparecchi di respirazione (bombole) possono essere utilizzati per la pesca subacquea?	assolutamente no.	V	sì, ma solo da novembre a febbraio.	F	sì.	F	6.8.1-158	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-159	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-160	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-161	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-162	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-163	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-164	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-165	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-166	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	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	6.8.1-167	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-168	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-169	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-170	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-171	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-172	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE

IMMAGINE	DOMANDA	RISPOSTA 1	V/F	RISPOSTA 2	V/F	RISPOSTA 3	V/F	PROGRESSIVO	CAPITOLO	TEMA
	L'interruzione immediata e definitiva delle catture di tonno rosso a scopo sportivo-ricreativo:	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	6.8.1-173	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-174	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-175	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE
	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	6.8.1-176	D1	NORMATIVA DI PORTISTICA E AMBIENTALE