

NOTA DI AGGIORNAMENTO AL 25.03.2025

Esame Ufficiale di Navigazione del diporto di seconda classe

Novità importanti riguardanti il conseguimento del titolo professionale di Ufficiale di Navigazione del diporto di seconda classe.

Nel programma d'esame **si aggiunge la prova scritta di carteggio** che dovrà essere sostenuta dai candidati non in possesso di patente nautica senza alcun limite dalla costa.

Il colloquio sugli argomenti indicati dal programma stesso rimane invece invariato.

I problemi di carteggio per sostenere questo esame sono gli stessi applicati per l'esame di patente nautica senza limiti dalla costa come riportati nel manuale [Esame di carteggio patente nautica senza alcun limite dalla costa](#) di Miriam Lettori.

Nel contempo il Ministero ha ritoccato le tolleranze dei risultati, che però **ad oggi** sono adottate **esclusivamente** per il conseguimento del titolo professionale di ufficiale di navigazione del diporto di seconda classe.

Fonte:

Decreto Dirigenziale del MIT n. 40 del 14/03/2025

<https://www.mit.gov.it/normativa/decreto-dirigenziale-numero-123-del-20052024>

A seguiti sono riportate le tabelle con le nuove tolleranze (ad oggi utilizzate solo per il titolo professionale)

CARBURANTE	NUOVA TOLLERANZA	VECHIA TOLLERANZA
Es n. 9 p. 26	30 ÷ 33	30 ÷ 32
Es n. 12 p. 32	53 ÷ 57	54 ÷ 57
Es n. 15 p. 38	69 ÷ 73	70,5 ÷ 72,5
Es n. 16 p. 40	16 ÷ 22	17 ÷ 19
Es n. 17 p. 42	57 ÷ 63	CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE
Es n. 18 p. 44	17 ÷ 21	18 ÷ 20
Es n. 19 p. 46	19 ÷ 22	19,5 ÷ 21,5
Es n. 20 p. 48	53 ÷ 57	54 ÷ 56
Es n. 21 p. 50	21 ÷ 24	21,5 ÷ 23,5
Es n. 22 p. 52	48 ÷ 52*	49 ÷ 51
Es n. 23 p. 54	52 ÷ 58	CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE

* è stato eliminato il doppio segno del rilevamento polare

NAVIGAZIONE COSTIERA		
Es n. 10 p. 76	Long. $010^{\circ} 56',7$ E \div $010^{\circ} 57',3$ E	Long. $010^{\circ} 56',8$ E \div $010^{\circ} 57',4$ E
Es n. 13 p. 82	Lat. $41^{\circ} 15',3$ N \div $41^{\circ} 16',1$ N	Lat. $41^{\circ} 15',5$ N \div $41^{\circ} 16',1$ N
Es n. 20 p. 96	Lat. $40^{\circ} 57',1$ N \div $40^{\circ} 57',9$ N	Lat. $40^{\circ} 57',2$ N \div $40^{\circ} 57',8$ N
"	Long. $009^{\circ} 43',5$ E \div $009^{\circ} 44',5$ E	Long. $009^{\circ} 43',7$ E \div $009^{\circ} 44',3$ E
Es n. 28 p. 112	Lat. $42^{\circ} 33',4$ N \div $42^{\circ} 34',0$ N	Lat. $42^{\circ} 33',5$ N \div $42^{\circ} 34',1$ N
"	Long. $010^{\circ} 59',2$ E \div $010^{\circ} 59',8$ E	Long. $010^{\circ} 59',4$ E \div $011^{\circ} 00'$ E
Es n. 30 p. 116	Lat. $42^{\circ} 52',1$ N \div $42^{\circ} 52',7$ N	CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE
"	Long. $010^{\circ} 05',5$ E \div $010^{\circ} 06',1$ E	
Es n. 32 p. 120	Lat. $41^{\circ} 12',2$ N \div $41^{\circ} 12',8$ N	Lat. $41^{\circ} 12',3$ N \div $41^{\circ} 12',9$ N
"	Long. $008^{\circ} 58',0$ E \div $008^{\circ} 58',8$ E	Long. $008^{\circ} 58',2$ E \div $008^{\circ} 58',8$ E

CORRENTE		
Es n. 5 p. 140	ELIMINATA PARTE DEL TESTO**	
Es n. 7 p. 144	$19:49 \div 19:57$	CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE
Es n. 16 p. 162	$326^{\circ} \div 332^{\circ}$	CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE
Es n. 18 p. 166	$171^{\circ} \div 177^{\circ}$	CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE
Es n. 20 p. 170	$14:42 \div 14:50$	$14:44 \div 14:50$
Es n. 31 p. 192	$223^{\circ} \div 230^{\circ}$	$221^{\circ} \div 227^{\circ}$
Es n. 32 p. 194	$025^{\circ} \div 032^{\circ}$	$027^{\circ} \div 033^{\circ}$
Es n. 33 p. 196	$001^{\circ} \div 008^{\circ}$	CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE
Es n. 34 p. 198	$045^{\circ} \div 055^{\circ}$	CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE
Es n. 35 p. 200	$038^{\circ} \div 046^{\circ}$	$039^{\circ} \div 045^{\circ}$
Es n. 42 p. 214	$0,9 \div 1,6$	$0,9 \div 1,5$
Es n. 50 p. 230	$1h13m \div 1h21m$	$1h14m \div 1h20m$
** vedi allegato esercizio corrente 5		

SCARROCCIO		
Es n. 2 p. 240	$301^{\circ} \div 305^{\circ}$	$302^{\circ} \div 304$
Es n. 5 p. 246	Lat. $42^{\circ} 23',6$ N \div $42^{\circ} 24',0$ N	CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE
"	Long. $010^{\circ} 17',4$ E \div $010^{\circ} 18',0$ E	
Es n. 6 p. 248	Long. $010^{\circ} 08',7$ E \div $010^{\circ} 09',3$ E	Long. $010^{\circ} 09',0$ E \div $010^{\circ} 09',4$ E
Es n. 7 p. 250	Lat. $42^{\circ} 26',8$ N \div $42^{\circ} 27',4$ N ***	CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE
"	Long. $011^{\circ} 02',0$ E \div $011^{\circ} 02',7$ E	
Es n. 9 p. 254	Long. $010^{\circ} 54',5$ E \div $010^{\circ} 55',2$ E	Long. $010^{\circ} 54',5$ E \div $010^{\circ} 55',1$ E
Es n. 13 p. 262	Long. $010^{\circ} 00',0$ E \div $010^{\circ} 00',6$ E	Long. $010^{\circ} 00',0$ E \div $010^{\circ} 00',4$ E
*** vedi allegato esercizio scarroccio 7		

Descrizione

Nel 2009, alle ore 16^h45^m, l'imbarcazione "Schedir" naviga con una prora vera $P_v = 068^\circ$ alla velocità propulsiva $V_p = 8 \text{ kn}$ e determina la propria posizione osservando il Faro di Formica Grande (Lam.6s23m11M) per rilevamento vero $R_{ilv} = 333^\circ$ ad una distanza di 2,1 miglia nautiche (punto A).

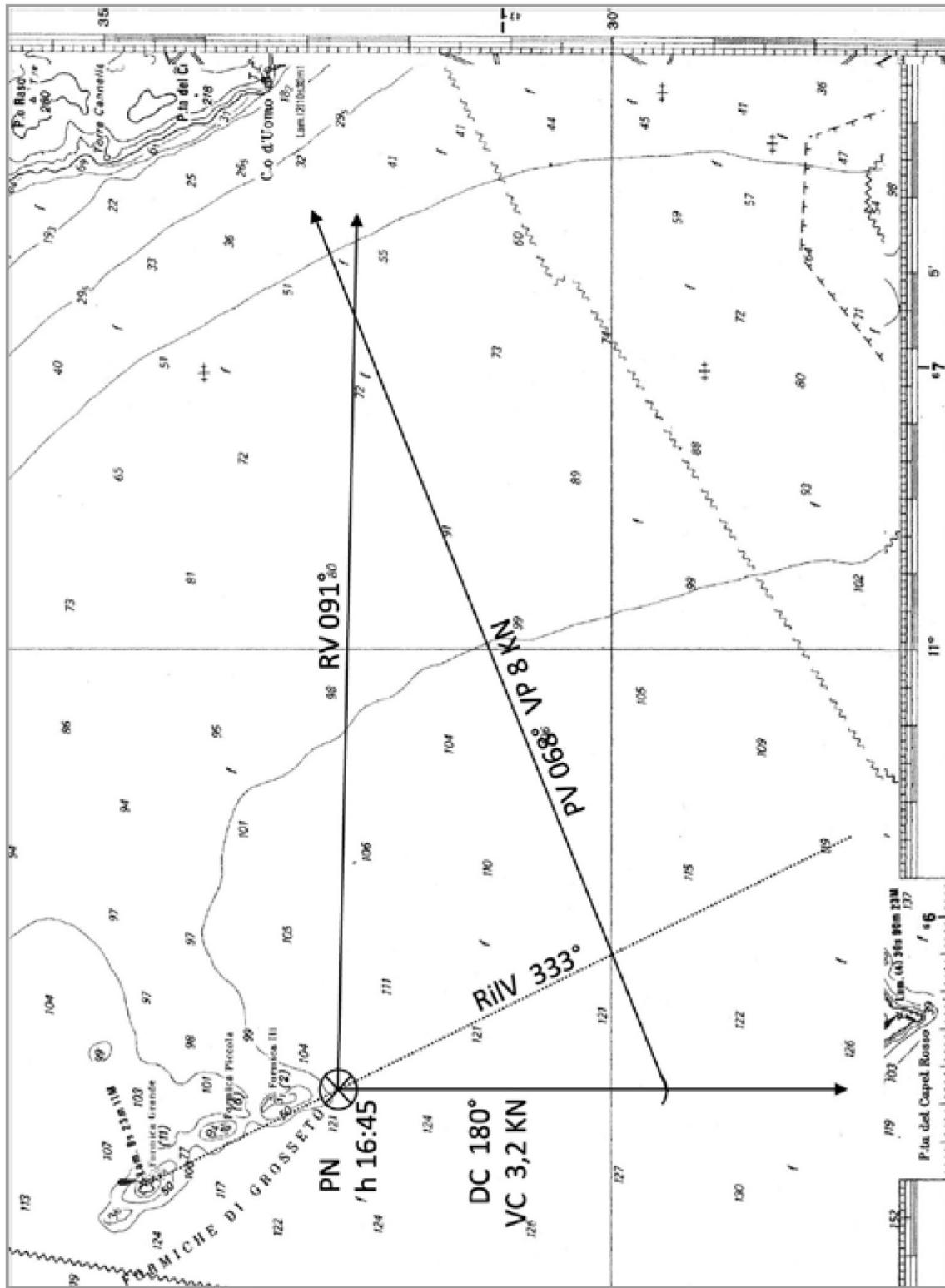
Considerando che in zona è presente una corrente di direzione $D_c = 180^\circ$ e velocità $V_c = 3,2 \text{ kn}$, determinare la rotta vera R_v .

Esecuzione

- Con le squadrette tracciare il Rilevamento Vero del Faro di Punta Lividonia, in direzione 159° .
- Con il compasso riportare sul rilevamento stesso la distanza di 6 miglia dalla costa per determinare la posizione dell'imbarcazione Schedir delle 16:45.
- Dal Punto Nave delle 16:45 tracciare il vettore DC in direzione 180° .
- Con il compasso riportare sul vettore DC la velocità di 3,2 nodi per definire la VC.
- Alla fine del vettore DC VC tracciare con le squadrette la PV in direzione 068° .
- Con il compasso riportare sul vettore della PV la VP di 8 nodi per ottenere il "punto chiave".
- Unire il punto di partenza al "punto chiave" per ottenere la RV da misurare con le squadrette, dato richiesto nel problema.

Soluzione

$$RV = 091^\circ (089^\circ \div 095^\circ)$$



MANUALE 1

P. 75: TRACCIAMENTO RILEVAMENTI - P. 152: 1° PROBLEMA CORRENTE

P. 18: LETTURA ROTTA

Descrizione

Dal punto nave A situato 1,5 miglia nautiche sul rilevamento vero RilV 247° del faro di Punta del Fenaio (zona nord isola del Giglio), in presenza di un vento di Maestrale che provoca uno scarroccio di + 8° si intende impostare rotta vera Rv = 060°. Determinare le coordinate del punto B nel quale si rileva Punta Lividonia (zona Nord promontorio Argentario) per rilevamento polare a dritta $\rho = + 45^\circ$.

Esecuzione

- Per determinare la posizione del PN A, dal faro di Punta del Fenaio, con le squadrette, tracciare il Rilevamento Vero Ovest Sud Ovest che corrisponde al RilV 247,5° e sul rilevamento stesso riportare con il compasso la distanza di 1,5 miglia.
- Con le squadrette tracciare, dal PN A, la RV 060°.
- Calcolare il valore di Prora Vera per correggere il Rilevamento Polare in Rilevamento Vero:

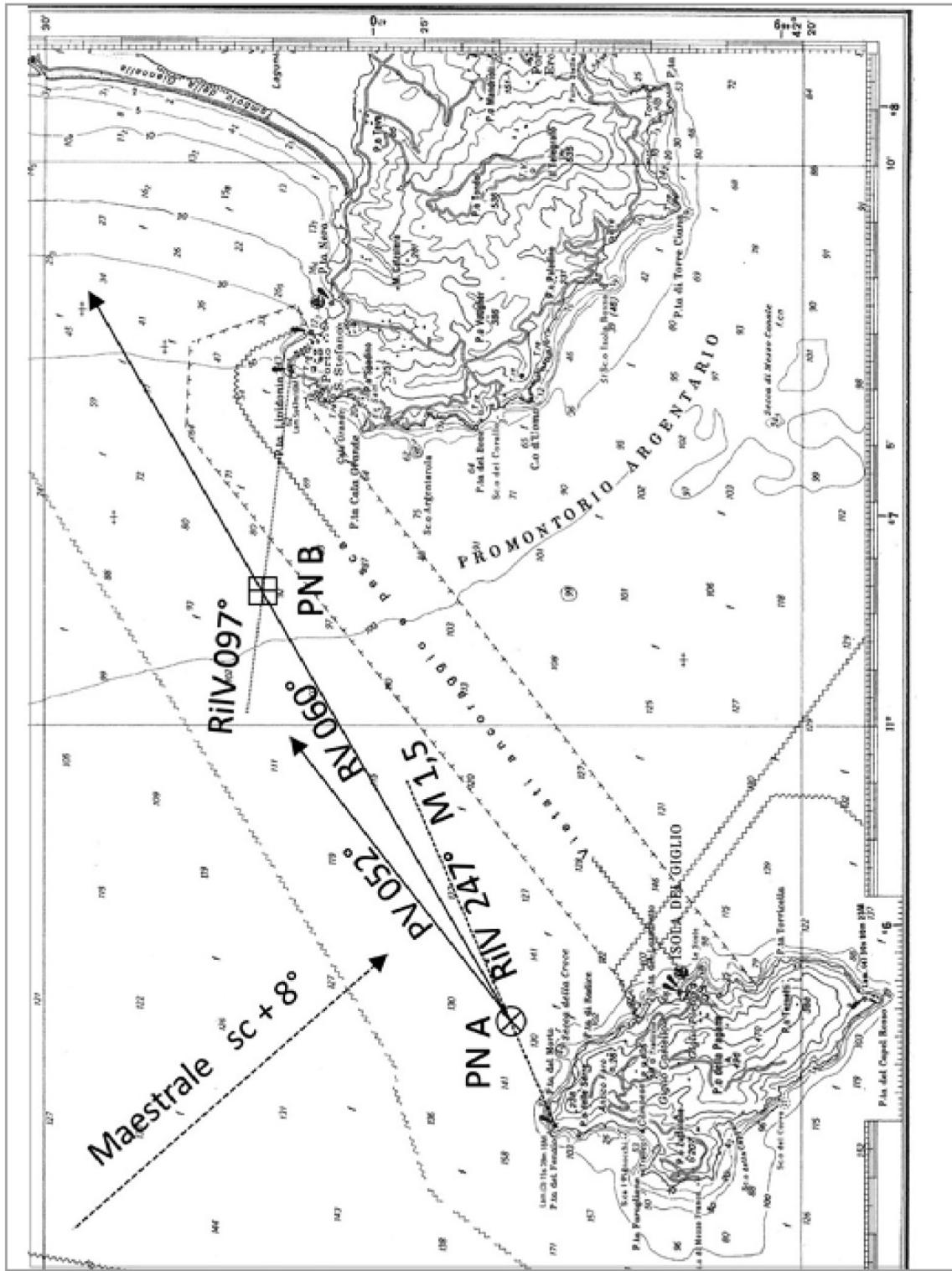
$$\begin{aligned} PV &= RV - (\pm sc) \\ PV &= 060^\circ - (+ 8^\circ) \\ PV &= 060^\circ - 8^\circ \\ PV &= 052^\circ \end{aligned}$$

- Calcolare il valore del Rilevamento Vero:
 $RilV = PV \pm \rho$
 $RilV = 052^\circ + 045^\circ$
 $RilV = 097^\circ$
- Con le squadrette tracciare il Rilevamento Vero 097°.
- Leggere le coordinate del Punto Nave B nel punto in cui la Rotta vera incrocia il Rilevamento appena tracciato.

Soluzione

Lat. 42° 27',1 N (Lat. 42° 26',8 N ÷ 42°27',4 N)

Long. 011° 02',4 E (Long. 011° 02',0 E ÷ 011°02',7 E)



MANUALE 1

P. 75: TRACCIAMENTO RILEVAMENTI - P. 232: CALCOLO PRORA/ SCARROCCIO

P. 122: CORREZIONE RILEVAMENTO POLARE - P. 75: TRACCIAMENTO RILEVAMENTI

P. 10: LETTURA COORDINATE