

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

CARBURANTE	NUOVA TOLLERANZA	VECCHIA 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	<b>CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE</b>
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	<b>CORRETTO E REINSERITO DOPO SOSPENSIONE</b>
* è stato eliminato il doppio segno del rilevamento polare		

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

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

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

---

## Descrizione

Nel 2009, alle ore 16<sup>h</sup>45<sup>m</sup>, l'imbarcazione "Schedir" naviga con una prora vera  $P_v = 068^\circ$  alla velocità propulsiva  $V_p = 8$  kn e determina la propria posizione osservando il Faro di Formica Grande (Lam.6s23m11M) per rilevamento vero  $R_{ilv} = 333^\circ$  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  $V_c = 3,2$  kn, determinare la rotta vera  $R_v$ .

---

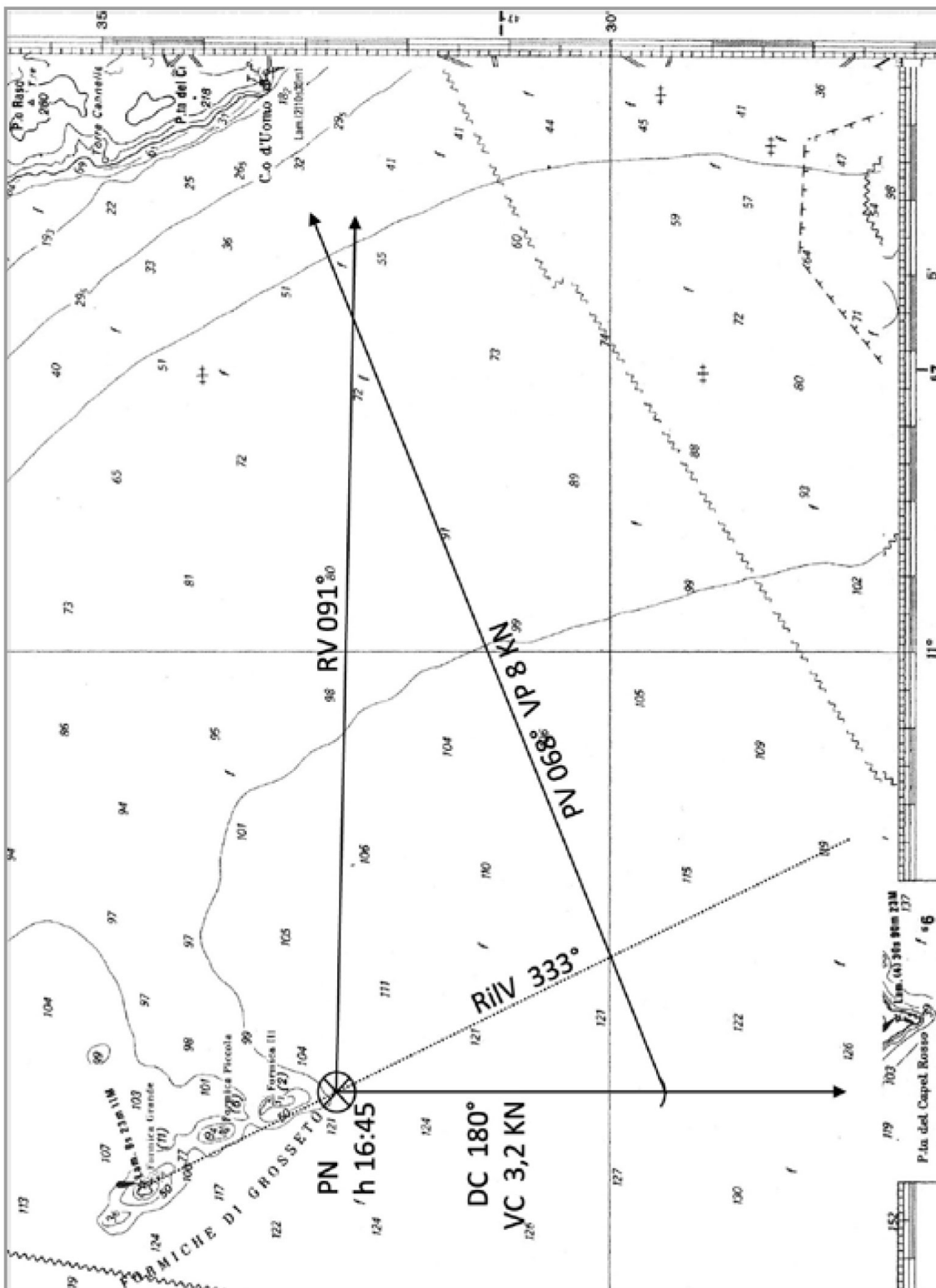
## Esecuzione

- Con le squadrette tracciare il Rilevamento Vero del Faro di Punta Lividonia, in direzione  $159^\circ$ .
- 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  $180^\circ$ .
- Con il compasso riportare sul vettore della 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  $068^\circ$ .
- 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 RiIV 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 RiIV 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:

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

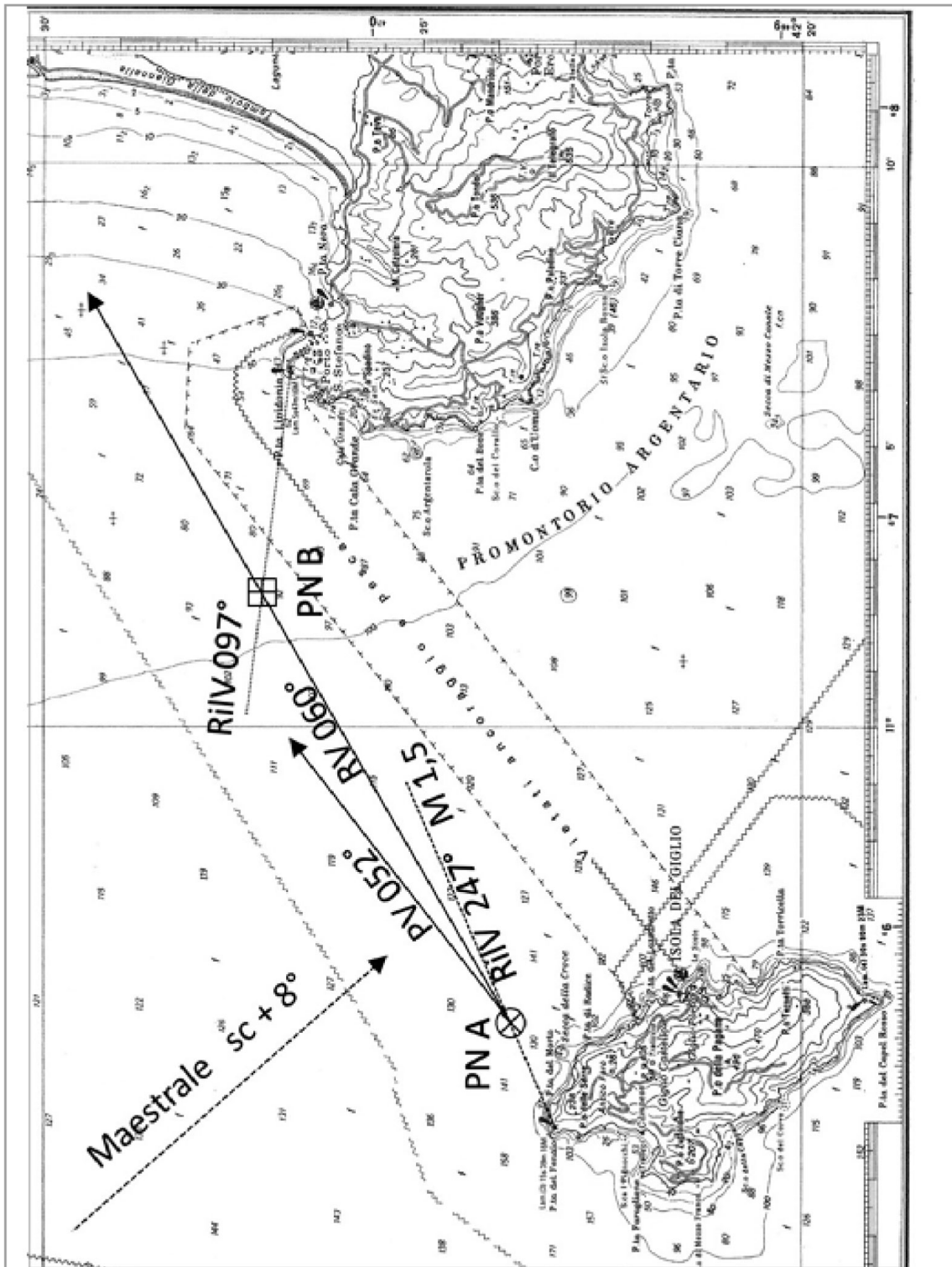
- Calcolare il valore del Rilevamento Vero:
 
$$\begin{aligned} RiIV &= PV \pm \rho \\ RiIV &= 052^\circ + 045^\circ \\ RiIV &= 097^\circ \end{aligned}$$
- Con le squadrette tracciare il Rilevamento Vero 097°.
- Leggere le coordinate del Punto Nave B nel punto in cui la Rotta vera incrocia il Rilevamento 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**