



ADS Acquaaria – Associazione Velica Italiana

Corso vela altura & notturna



La preparazione

Una navigazione d'altura comporta una preparazione della barca e dell'equipaggio, ove presente, in un modo più approfondito che non una semplice uscita a vela.

Innanzitutto questo tipo di navigazione si effettua quando vogliamo spostarci fra località molto lontane fra loro, per cui dobbiamo considerare elementi quali la distanza, il tempo stimato dell'intera navigazione, il meteo, le eventuali tappe, i rifornimenti e i turni che i membri dell'equipaggio dovranno sostenere.

Come sempre ci dobbiamo organizzare in modo da prevenire o affrontare prontamente qualsiasi problema possa presentarsi.

Organizzare la barca

La barca deve essere controllata a fondo. Dobbiamo verificare innanzitutto che le attrezzature e l'armamento (scotte, drizze, bozzelli, vele, ecc) siano a posto. Se riscontriamo un problema, per esempio una drizza usurata, sarà bene sostituirla.

Il motore deve essere in perfetta efficienza e si dovranno effettuare i controlli di rito: livelli olio, filtri, ecc.

Meglio partire sempre con il pieno di gasolio per cui, nel caso, effettuare il rabbocco. Controllare anche la cassetta degli attrezzi e posizionarla in modo che sia facilmente raggiungibile al momento dell'utilizzo.



L'equipaggiamento (carte, binocolo, vhf portatile, gps portatile, razzi ecc) e le dotazioni di sicurezza (cinture, imbraghi, giubbotti ecc.) dovranno essere controllate e poste in una zona di facile accesso sia per l'uso comune che per eventuali emergenze. L'ideale è tenere una sacca stagna nelle vicinanze del centro comando (carteggio) nella quale sia possibile riporre velocemente tutto il materiale necessario in caso di abbandono nave.

Lo stivaggio della cambusa e degli equipaggiamenti personali dovrà essere curato in modo particolare.

I pesi più importanti (acqua, liquidi, scatolame ecc) vanno sempre posizionati nella parte bassa dell'imbarcazione. Gli alimenti deperibili in luogo asciutto e possibilmente protetti da "annacquate improvvise".

Stoviglie, pentolame e attrezzi cucina sistemati in modo che non possano cadere in caso di mare formato.

Per quanto riguarda la cambusa possiamo evidenziare due consigli fondamentali:

1. portarsi sempre una serie di alimenti pronti all'uso (zuppe in scatola, salumi sottovuoto, barrette energetiche ecc). Spesso in caso di navigazioni con tempo cattivo, freddo, umido (situazione in cui si può incorrere anche in piena estate!!) è comodissimo ed apprezzato poter scaldare al volo una zuppa o mangiare qualcosa senza che si debba cucinare troppo.
2. Quando imbarchiamo e sistemiamo la cambusa eliminiamo tutto il "packagin" superfluo. Inutile portarsi dietro volumi di cartoni e vaschette di polistirolo che occupano spazio prezioso e si trasformano in rifiuti ingombranti.

Pianificare la navigazione



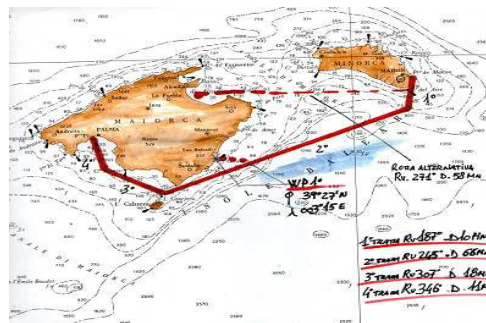
Una navigazione d'altura e /o su lunghe tratte dovrà essere programmata con particolare attenzione. Innanzitutto dovremo accertarci di avere a bordo (al di là delle cartucce cartografiche del GPS) le carte nautiche di tutta la zona che intendiamo attraversare e, possibilmente, quelle limitrofe. Carte in grande scala non sono particolarmente precise per gli avvicinamenti ma, unite ed integrate ad un buon portolano, possono risolvere ogni problema soprattutto in fase di avvicinamento o navigazione sotto costa.

Un compito fondamentale del comandante consiste nello studiare bene le carte, tracciando la rotta (o le rotte) che intenderà seguire. Questo compito andrà svolto con calma e con largo anticipo; si studieranno inoltre dei **way point** o punti di approdo alternativi. In caso di emergenza risulterà infatti determinate avere un piano "B" nel caso dovesse verificarsi un problema che ci costringa a cercare riparo anzitempo.

Spesso negli attuali portolani o almanacchi per la navigazione sono riportati i numeri di telefono e i canali di comunicazione radio delle marine e della capitanerie di porto, numeri dei distributori ecc.

Se non siete dotati di questo elenco sarà opportuno provvedere a redigere una lista di numeri e dati utili (tutti i dati si possono trovare agevolmente su internet ma meglio farlo prima di partire che contare sul "campo" di uno smartphone!)

Es. rotta principale +rotta alternativa e way points



Dovremo naturalmente prestare attenzione alle condizioni meteo sia prima di partire che durante la navigazione (canale 68 in continuo ital/ing). Un cambiamento delle condimeteo potrebbe renderci difficoltosa la rotta programmata e, se abbiamo predisposto delle rotte alternative, l'evento non ci coglierà impreparati.

Sia la pianificazione che il suo svolgimento sono compito esclusivo del comandante. Sarebbe opportuno però che almeno un altro membro dell'equipaggio (quello con maggior esperienza ed in grado di fungere eventualmente da secondo) fosse compartecipe della programmazione. Lo stesso dicasi per qualsiasi cambiamento importante dovesse avvenire durante la navigazione.

DIARIO NAVIGAZIONE

Fondamentale per la sicurezza di qualsiasi navigazione su lunga distanza e/o in notturna è la stesura e la compilazione del diario di navigazione. Si tratta di un modulo nel quale verranno segnati i dati fondamentali quali l'ora, la posizione geografica, la rotta e la velocità.

La guardia in servizio provvederà a scrivere ad intervalli stabiliti (di norma ogni ora) questi dati riportandoli scrupolosamente insieme ad eventuali note di interesse per la navigazione. Oltre ad essere un sistema per mantenere alto il livello di attenzione di chi è di turno questo modulo assume un valore particolare in caso di emergenza.

In qualsiasi momento saremo infatti in grado di poter dare ad eventuali soccorritori la nostra posizione "vecchia" al massimo di 1 ora anche quando gli apparati (a seguito dell'emergenza) dovessero aver cessato di funzionare o non fossimo nelle condizioni di poter fare un punto nave istantaneo.

Per la GC o eventuali altri soccorsi avere un'ora, una posizione, una rotta ed una velocità consente di poter restringere in modo considerevole il raggio delle ricerche.

Di seguito riportiamo un esempio di modulo navigazione. In allegato alla presente dispensa troverete un modulo in bianco che potrete utilizzare stampandolo o copiandolo.

	barca	Sleeker 45	nome	SAMPEI		
DATA	ORA	LATITUD.	LONGIT.	ROTTA	VEL	NOTE
02/05/12	01.00	42°30,5' N	010°48,5 E	175°	6.3	*****
*****	02.00	42°21.3' N	010° 16,4 E	176°	6.0	RIDOTTA RANDA
*****	03.00	42° 18.6' N	010° 11,3' E	225°	6.5	ACPOSTATO su NUOVA ROTTA
*****	04.00	42° 13.6 N	010° 10,7' E	224°	6.2	ACCESO MOTORE

Le comunicazioni

Contrariamente a quanto accade per gli aerei che devono presentare un piano di volo e di conseguenza vengono monitorati dagli appositi enti, chi parte con una barca non deve avvisare nessuno qualsiasi sia la destinazione.

Detto ciò esiste però un metodo semplice ed efficace : predisporre un modulo con le informazioni generali del viaggio che intendiamo affrontare. Questo modulo si compila indicando tipo barca, nome, caratteristiche, membri equipaggio a bordo, data partenza, rotta, punti di arrivo e così via e lo si può consegnare ad una persona di fiducia a terra e che sarà quindi il nostro referente. Stabiliremo dei contatti prefissati per confermare i nostri spostamenti tenendo conto dei possibili ritardi "fisiologici".

Ove questi appuntamenti di controllo dovessero venire meno questo appoggio a terra provvederà ad allertare le competenti autorità per i necessari soccorsi.

Si naviga sempre con la radio accesa sul Ch 16 – in caso di chiamata tra altre barche o per contatti con le CP invieremo una richiesta sul ch 16 identificandoci e richiedendo un cosiddetto "canale di lavoro" , ovvero un canale alternativo su cui comunicare liberamente.

E' opportuno far utilizzare la radio a qualcuno che parla in modo chiaro e comprensibile.



Il modulo trasmissioni emergenza

Molto funzionale ed utile risulta predisporre un breve modulo in cui riassumere le caratteristiche della nostra imbarcazione e i dati da indicare durante una trasmissione di emergenza.

Questo modulo consente di avere ben chiaro a chiunque si trovi alla radio di comunicare i dati essenziali senza sprechi di tempo o confusione. Spesso gli uomini della GC o i soccorritori non riescono ad acquisire gli elementi utili alla ricerca per la mancanza di chiarezza nelle trasmissioni.

Opportuno scrivere esattamente sul modulo le frasi tipiche che devono essere enunciate dall'operatore radio.

Ricordiamoci inoltre quali sono le 3 categorie di chiamate di emergenza:

1. SECURITE' – SECURITE' – SECURITE'

si tratta di una chiamata "**informativa**". Non prevede alcuna allerta in quanto si tratta di una comunicazione utile ai naviganti di una determinata area marina.

Es. se durante la nostra navigazione avvistiamo un tronco galleggiante di dimensioni tali da poter costituire un eventuale pericolo per altre imbarcazioni lanciamo il "SECURITE'" ,il nostro nominativo, la posizione e il tipo di problema

NB. Sul CH VHF 16 (quello che dobbiamo tenere acceso durante la navigazione e che serve per le comunicazioni di emergenza) in caso di allerta meteo e avvisi di burrasca viene chiamato un "SECURITE'"

2. PAM PAM – PAM PAM – PAM PAM

si tratta di una chiamata di emergenza che si effettua quando riscontriamo un problema tale da rendere difficoltosa o problematica la nostra navigazione ma **NON COMPORTA PERICOLO DI VITA O RISCHIO AFFONDAMENTO NAVE.**

Es. un ferito leggero a bordo oppure la mancanza di carburante o un problema ad uno degli apparati (motore, elettrico, ecc.)

3. MAY DAY – MAY DAY – MAY DAY

Si tratta della chiamata di emergenza per antonomasia. Deve essere effettuata immediatamente nelle situazioni in cui è a rischio la vita dell'equipaggio e/o la perdita dell'imbarcazione. Tenete presente che nel momento in cui il MAY DAY viene recepito da un ente predisposto l'intera macchina operativa dei soccorsi prende l'avvio immediatamente. Nel corso della chiamata vi verranno richieste ulteriori informazioni per consentire ai soccorritori di raggiungervi nel più breve tempo possibile e, possibilmente, farsi un'idea della situazione che si troveranno ad affrontare (un po' come succede per le chiamate al 118).

Vi sono alcune situazioni di emergenza nelle quali è opportuno lanciare subito questa richiesta di soccorso:

- Ferito/i grave/i o vittima di malore a bordo
- Incendio
- Uomo a mare di notte e/o con brutto tempo
- Collisione con altra imbarcazione con evidenti danni ad uno qualunque dei mezzi coinvolti

Ogni anno la GC interviene in risposta di migliaia (!!) di chiamate di soccorso **MAY DAY** lanciati da capitani che hanno finito il carburante o si spaventano per il cambiamento delle condimeteo. Cercate di non entrare a far parte di questa statistica!!

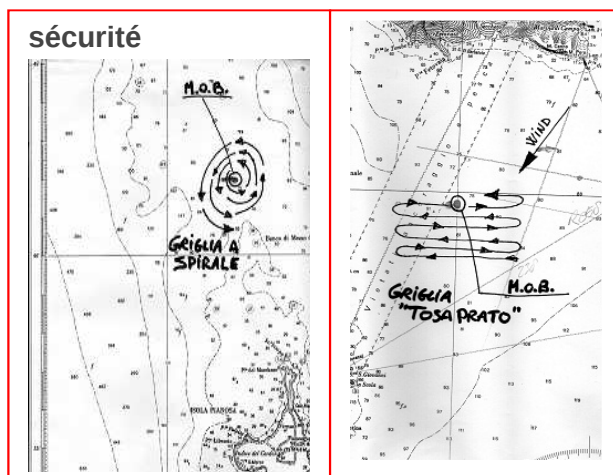
Esempio Scheda chiamata di emergenza per uomo a mare di notte.

Dati fondamentali:	
Tipo chiamata	MAY DAY X 3 volte – qui SAMPEI
Posizione	POSIZIONE LAT. 42° 35,5' N – LONG. 010° 25,4' E
Tipo emergenza	UOMO IN MARE – UOMO IN MARE
Dati secondari	
Tipo imbarcazione	BARCA A VELA – 14 METRI (45") – COLORE SCAFO GRIGIO – ORO
Dati navigazione	Partiti da CAPRAIA – diretti LA SPEZIA – ROTTA 005° - VEL 6 KTS
Dati equipaggio	7 persone a bordo nessun bambino
Dati emergenza	
Uomo in mare alle ore 02.45 – dotato di giubbotto senza luce, stiamo incrociando nella zona per la ricerca, abbiamo acceso tutte le luci e lanciato in mare salvagenti e parabordi dotati di luci intermittenti.	

In allegato (1) alla presente dispensa uno schema di CHIAMATA DI EMERGENZA utilizzabile o modificabile secondo le vs esigenze.

PS. .

*In caso di emergenza **UOMO A MARE**, che si sia malauguratamente perso di vista, occorre percorrere con la barca una "griglia" di ricerca con centro nel punto in cui presumibilmente la persona è caduta fuori bordo, allargando via via il raggio della ricerca. La ricerca si effettua a griglia concentrica oppure "spazzando" avanti e indietro il tratto di mare interessato seguendo un percorso avanti e indietro simile a quello effettuato per tagliare l'erba in un prato. Considerare sempre la corrente e l'effetto deriva presumibile della barca e dell'uomo cercato.*



Il ruolino equipaggio

In occasione di una navigazione su lunghe tratte è consigliabile predisporre un ruolino dei compiti dell'equipaggio.

Si stabiliranno non solo i turni di guardia ed alle manovre ma anche i compiti di gestione barca quali la cucina, il lavaggio piatti ecc. In questo modo ognuno provvederà al corretto andamento della vita di bordo e avrà modo di gestirsi il suo tempo "libero".

Barca – Sampei

Turno	Timone/navigazione	(*)stand by manovre	cambusa/cucina
1. 00.00/02.00	Daniela/Roberto	Sara / Dario	Sara/Dario
2. 02.00/04.00	Sara/Dario	Luca / Marco	Luca/Marco
3. 04.00/06.00	Luca/Marco	Stefano/Sergio	Stefano/Sergio
4. 06.00/08.00	Stefano/Sergio	Daniela/Roberto	Daniela/Roberto
5. Ecc. ecc.			

() chi risulta in stand by deve essere pronto ad intervenire per la manovra delle vele o di altro compito necessario alla navigazione.*

In allegato (2) alla presente dispensa uno schema di ruolino equipaggio utilizzabile o modificabile secondo le vs esigenze.

Il ruolino emergenze

Ancora più importante del ruolino compiti è il ruolino emergenze.

Su questo elenco dovranno essere indicati i nomi e le competenze di ciascun membro dell'equipaggio in caso di emergenza. Questa check list permetterà di gestire in modo più ordinato ed efficace una qualsiasi difficoltà, dalle più lievi a quella (infausta) dell'abbandono nave.

La suddivisione dei compiti dovrà essere fatta cercando di assecondare le peculiarità e le esperienze delle persone: inutile mettere alle comunicazioni di emergenza una persona che non ha mai visto un VHF o assegnare la messa a mare della zattera autogonfiabile (circa 80 kg!!) al più gracile.

I compiti potranno essere coperti senza problemi in caso di equipaggio numeroso. Se il numero è scarso occorrerà distribuire più incarichi a ciascuno. L'importante è che tutti sappiano già in anticipo cosa ci si aspetta da loro.

Un ruolino emergenza deve tenere in considerazione questi punti in ordine di importanza:

1. Ricerca e soluzione problema
2. Manovre adeguate alla risoluzione del problema o ad un cambio di rotta (es. per dirigere verso approdo di emergenza)
3. Punto nave e dati navigazione per comunicazioni
4. Comunicazioni d'emergenza via radio VHF
5. Preparazione lancio zattera autogonfiabile
6. Raccolta dotazioni (razzi, binocoli, carte, vhf/gps portatili, torcia ecc) meglio se in sacca stagna
7. Raccolta viveri e acqua (portare via solo alimenti in confezioni stagne)
8. Raccolta indumenti e coperte. Questa operazione va fatta anche se l'abbandono avviene di giorno e in pieno sole, Non sappiamo quando verremo soccorsi e se dovremo passare in mare una o più notti!!

ESEMPIO DI RUOLINO

"SAMPEI" - COMPITI EQUIPAGGIO D' EMERGENZA

MANOVRE	Stefano
Timone Vele Motore	Dario
TRASMISSIONI	Tiziana
VHF / telefonia	Daniela
DOTAZIONI	Dario
Jackets / Razzi / bussola / binocolo ecc	Sara
ZATTERA	Roberto / Matteo
Preparazione / messa a mare	Stefano / Mimmo
VIVERI/CONFORT	Sara
Acqua / cibarie / abiti / coperte	Tiziana

In allegato (3) alla presente dispensa uno schema di ruolino equipaggio utilizzabile o modificabile secondo le vs esigenze.

Avvicinamento e Ormeggi in porto

L'avvicinamento ad un porto (o una costa) nuovo e sconosciuto comporta necessariamente qualche attenzione.

Sarà fondamentale aver studiato, in fase di pianificazione, le caratteristiche del porto (e della costa limitrofa) verificando in particolare le avvertenze di pericolo. Sui portolani o almanacchi moderni sono generalmente riportati tutti i dati per un avvicinamento in sicurezza. Tenete però presente che per quanto aggiornati siano i nostri volumi potrebbe sempre essere accaduto un evento in grado di modificare le procedure indicate . Un turista straniero che giungesse a Giglio Porto dopo mesi di navigazione avrebbe questa esperienza!!

Oltre alle indicazioni generali occorre anche verificare le ordinanze e i regolamenti locali relativi alla navigazione. Se vi sono zone in cui la navigazione , il transito o l'ancoraggio sono vietati anche temporaneamente dovete saperlo perché, sempre ed in tutti i paesi, la legge non ammette ignoranza...

In prossimità del porto o marina prenderemo contatto tramite radio con gli addetti.

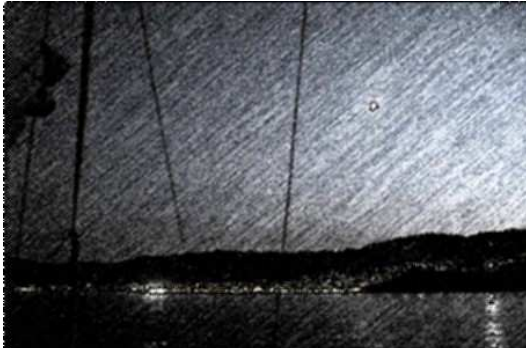


Una volta indicato il nome della nostra barca ed il tipo (vela/motore) richiederemo un posto per l'ormeggio. Di norma vi verranno richiesti alcuni dati tra cui la lunghezza, la larghezza e il pescaggio per la determinazione del posto più indicato.

Nel caso non vi venissero richieste tali informazioni è opportuno che le forniate comunque voi. Non è detto che una segretaria di un porto o un ormeggiatore (soprattutto quelli francesi!!!!!!!) si pongano il problema del pescaggio massimo della vostra imbarcazione.

Per l'ingresso in porto dovremo aver sistemato la barca a dovere (non è buona educazione entrare in un qualsiasi posto con la barca che sembra una lavanderia gestita da profughi) e, soprattutto pronta alle manovre necessarie; parabordi sistemati, cime di ormeggio, equipaggio ai propri posti.

In molti porti verrete accompagnati da un gommone di servizio che indica il posto di ormeggio. In altri casi si limiteranno a darvi i dati (es posto B22 nord) necessari a trovarlo. In alcuni casi troverete un assistente all'ormeggio che vi agevola la presa della trappa e delle cime. In altri ve la dovrete cavare da soli quindi predisponete bene i compiti a bordo per ogni evenienza.



In caso di avvicinamento notturno occorre prestare la massima attenzione, mettere possibilmente una vedetta a prua e tenere a portata di mano l'illuminatore.

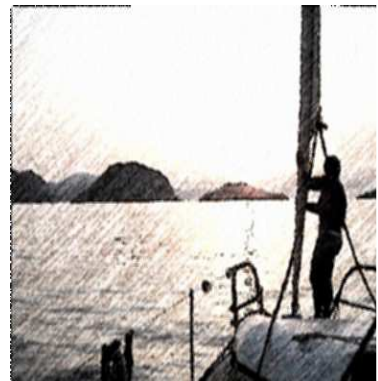
Seguire il più possibile le scie luminose dei fanali a terra.

Studiare bene le carte e i piani nautici e controllare la rotta costantemente!!

Una volta ormeggiati è buona norma provvedere ad effettuare subito il carico di acqua (potrebbe venire a mancare o essere razionata in certi orari) e collegarsi alla 220 in banchina .

Il comandante si presenterà negli uffici del porto per consegnare i documenti dell'imbarcazione ed espletare le formalità del caso.

E' opportuno sottolineare che i porti turistici e, soprattutto i mari, sono luoghi di accoglienza sia per i naviganti in transito che per gli armatori stanziali. Il comandante dovrà quindi verificare che il comportamento dell'equipaggio rispetti i fondamentali criteri di buona educazione.



Altresì importante è mantenere un rapporto cordiale con gli addetti all'ormeggio e degli uffici. A volte una bottiglia di vino offerta di cuore risolve più situazioni di una mancia !!

Ancoraggi

Per gli ancoraggi vige la stessa regola degli avvicinamenti in zone portuali. Dovremo aver studiato con attenzione in fase di pianificazione le rotte di sicurezza per gli avvicinamenti sottocosta e gli spazi di manovra sicuri per una manovra di ancoraggio efficace. Le caratteristiche dei fondali e della costa possono essere valutati sia sulla carta che con una rapida ispezione una volta in loco. Valutiamo sempre molto attentamente gli spazi di brandeggio possibili e le condimeteo che potrebbero cambiare anche improvvisamente.

Sempre utile, una volta eseguito l'ancoraggio e tutti i controlli di sicurezza, fare il punto di una possibile rotta di uscita dalla rada/baia/golfo. Potremmo infatti trovarci nella necessità di eseguire una salpata di emergenza in condizioni di visibilità scarsa o particolarmente impegnative. Avere un'idea della rotta sicura per uscire da un ancoraggio può risolvere il problema.



In caso di avvicinamento e ancoraggio in notturna cercheremo di dare ancora in sicurezza, ma non troppo vicino alla costa. Anche se dotati di carte, portolani e GPS aggiornati non fidiamoci troppo. Potremo sempre ridare ancora in una posizione migliore alle prime luci dell'alba contando su di una visibilità migliore.

Navigare di notte

Navigare di notte è sempre estremamente affascinante ed è un ottimo sistema per "fare acqua" utilizzando le ore notturne per i trasferimenti anche in una semplice crociera estiva.

Occorre però prestare attenzione ad alcuni elementi:

- la percezione delle distanze e della conformazione della costa si modifica notevolmente
- le luci, soprattutto sottocosta, risultano molto spesso ingannevoli e confuse
- i fanali e i segnali luminosi che dovrebbero indicarci le rotte NON sempre funzionano
- il traffico marittimo è meno fitto, ma composto perlopiù da barche da lavoro (pescherecci/cargo ecc)

Se già durante il giorno le capacità di visione di profondità di una costa può essere problematica, di notte queste si riducono decisamente. Risulta quindi fondamentale pianificare con attenzione la nostra navigazione segnando punti cospicui e riferimenti che possiamo essere in grado di identificare senza problemi anche nelle ore di buio.



Navigare sempre prestando la massima cautela in prossimità di coste e passaggi difficili.

Buona norma è quella di tenere le luci della nostra barca spente, NON quelle di navigazione naturalmente ma tutte le fonti luminose di bordo che possono pregiudicare le nostre capacità di visione notturna.

Opportuno avere a bordo un buon faro alogeno in grado di illuminare alcune centinaia di metri che consenta di illuminare i punti critici restando "dietro" la fonte luminosa.

Dobbiamo essere in grado di identificare sulla costa i fari e i fanali utili alla nostra navigazione distinguendoli da tutte le altre luci (illuminazione stradale, insegne, lampade industriali, luci del traffico a terra ecc.)

In caso di ancoraggio notturno prestare attenzione alle barche alla fonda che (spesso) non espongono il previsto segnale luminoso e potrebbero rappresentare un ostacolo imprevisto.



In avvicinamento alla costa, ad una struttura portuale o golfo manterremo la massima concentrazione e seguiremo le scie luminose che si riflettono sull'acqua. Un eventuale ostacolo si presenterà come una macchia scura o un'ombra e saremo in grado di manovrare in tempo.

Studieremo bene i portolani ed i piani nautici per gli approcci di sicurezza e controlleremo ripetutamente con il faro lo spazio acquoso circostante.

Spesso anche i fanali o i segnali luminosi che dovrebbero indicare acque sicure non funzionano. In questo caso vale solo una regola: calma e attenzione!!!

Di notte le luci di una nave si vedono a grande distanza quindi non è problematico identificarle. Quello a cui bisogna fare attenzione è il tipo di imbarcazione che abbiamo identificato. I pescherecci spesso lavorano in gruppo muovendosi su rotte circolari. Le flotte da pesca inoltre possono essere composte da più imbarcazioni che lavorano sulle stesse reti quindi è opportuno, una volta identificata la loro area di manovra, passare a distanza di sicurezza.

Le navi mercantili tipo i traghetti e quelle da crociera risultano molto luminose per la quantità di luci che tengono accese. In questi casi occorre fare attenzione alla velocità. Un traghetto moderno viaggia comodamente a 25 kts quindi i tempi di avvicinamento risultano rapidi. I grossi cargo, le portacontainers, le petroliere navigano in genere su rotte prefissate con velocità notevoli. Prestare molta attenzione a questo tipo di navi



poiché possono impiegare diverse miglia per fermarsi o semplicemente per virare. Inoltre non sempre gli operatori radar di queste navi sono...svegli e attenti quindi, per evitare problemi, siate sempre pronti a manovrare voi per allontanarvi da possibili rotte di collisione.

Consigli utili

- Prepararsi sempre al meglio delle proprie capacità e cercare di prevenire qualunque problema nel limite del possibile.
- Di fronte ad un problema, grande o piccolo, non perdetevi la testa. State calmi, ragionate e trovate la soluzione migliore.
- Condividete con almeno uno o più membri dell'equipaggio le vostre conoscenze e le vostre intenzioni; non si troveranno impreparati di fronte ad un' emergenza.
- Ricordate che il Comandante ha SEMPRE la responsabilità su tutto, sia in navigazione che all'ancora o all'ormeggio.
- Mano a mano che la vostra esperienza si farà maggiore compilatevi delle vostre check list per tutto quello che vi può essere utile.
- In barca, di notte, anche in periodi estivi può capitare di trovarsi in condizioni meteo fredde e umide. Preparare una serie di indumenti da tenere a portata di mano in modo da poterli indossare velocemente se la temperatura scende o l'umidità si fa eccessiva.
- Predisporsi alimenti e generi di conforto semplici, facili da preparare (scaldare) e da assumere. In certi casi la navigazione non risulta propriamente comoda e poter mandar giù qualcosa di caldo ed energetico in qualsiasi situazione può essere risolutivo
- In navigazioni lunghe e, soprattutto, notturne dove la visibilità è limitata e l'equipaggio ridotto, cercare di tenere il più possibile in ordine tutte le manovre. Cime, scotte, attrezzature e materiali sparsi disordinatamente in giro per la barca ed il pozzetto possono renderne difficoltoso l'utilizzo in tempi rapidi o addirittura creare intralcio in caso di manovra d'emergenza.
- Quando si effettuano i cambi di guardia gli smontanti devono informare i montanti sullo stato della navigazione, della rotta e delle condizioni meteo. Tutti devono sapere dove sono le manovre e le attrezzature.

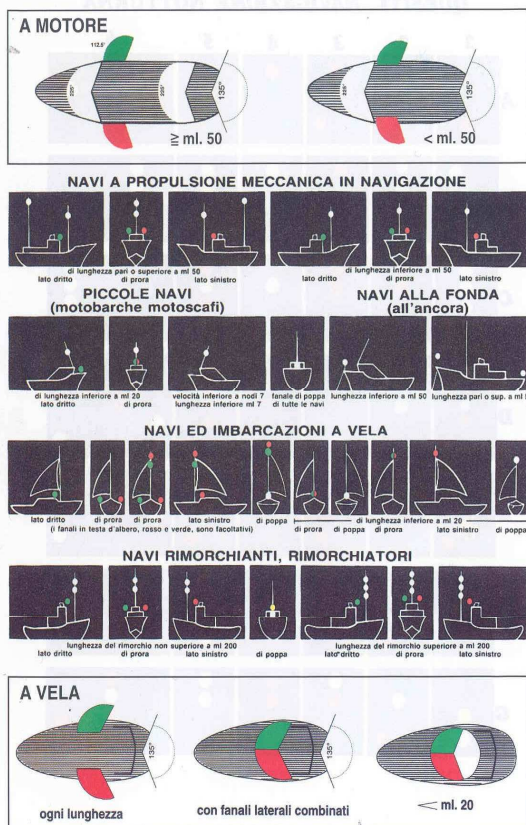
Check list

In allegato alla presente dispensa troverete alcune check list e modelli utili che potrete utilizzare o modificare secondo le vostre necessità.

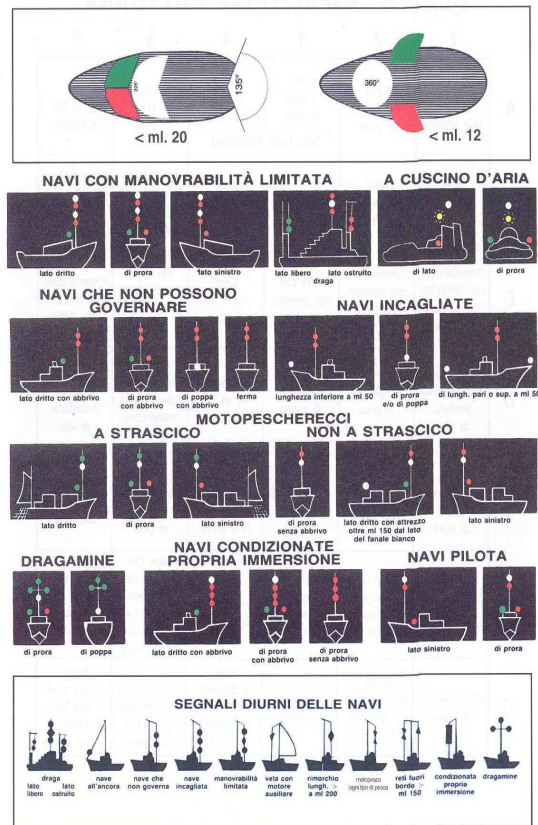
Tavola luci

Riconoscere le luci di navigazione ed i segnali diurni è fondamentale per una navigazione in sicurezza. Con la pratica e l'esperienza diventa sempre più facile capire che genere di imbarcazione stiamo guardando identificando le combinazioni di luci. Per agevolare l'apprendimento e dotarsi di un rapido prontuario inseriamo in questo fascicolo alcune tavole riassuntive.

Tavola dei fanali di



riconoscimento navi



QUESITI NAVIGAZIONE NOTTURNA

	1	2	3	4	5	6
A	barca a vela lato sinistro	barca a vela di prua	barca a vela di prua (con fanali facoltativi)	barca a vela lato dritto	motoscafo di prua < m 20	nave m 50 lato dritto
B	nave < m 50 lato dritto	nave m 50 di prua	barca a vela di poppa con fanali facoltativi	nave < m 50 lato sinistro	rimorchiatore con rimorchio ≤ m 200 di prua	rimorchiatore con rimorchio ≤ m 200 lato sinistro
C	rimorchiatore con rimorchio > m 200 di prua	nave che non governa, ogni lato (ferma)	nave che non governa di prua	nave < m 50 di prua	nave con manovrabilità limitata (ferma)	rimorchiatore > m 200 lato dritto
D	nave con manovrabilità limitata di prua	dragamine di prua	dragamine di poppa	barca a vela < m 20 di prua	nave condizionata dalla propria immersione di prua	nave m 50 incagliata di lato
E	nave a cuscino d'aria di prua	nave pilota lato dritto	moto-peschiereccio a strascico di prua	moto-peschiereccio a strascico lato dritto	moto-peschiereccio non a strascico di prua	nave m 50 ancorata
F	nave di poppa o ancorata < m 50	moto-peschiereccio non a strascico lato sinistro	moto-peschiereccio a strascico fermo	barca a vela lato dritto	nave che non governa di poppa o incagliata ≥ m 50 prora-poppa	nave < m 50 incagliata di lato
G	rimorchiatore di poppa	moto-peschiereccio a strascico lato sinistro	nave pilota di prua	nave condizionata dalla propria immersione ferma	rimorchiatore con rimorchio ≤ m 200 lato dritto	draga: fanali rossi = lato ostr.; fanali verdi = lato libero

QUESITI NAVIGAZIONE NOTTURNA

	1	2	3	4	5	6
A						
B						
C						
D						
E						
F						
G						



ASSOCIAZIONE VELICA

Check - Procedure PARTENZA - RIENTRO

CHECK PRE PARTENZA

1. Controllo attrezzatura barca
2. Controllo dotazioni (riferimenti Categorie di navigazione – C.so patente)
3. Controllo carburante – livelli liquidi motore- batterie
4. Controllo previsioni meteo e condizioni generali
5. Controllo dotazioni di sicurezza – jackets- zattera- estintori ecc.
- 6.

CHECK DISORMEGGIO

1. Scollegare e riporre cavo 220 v
2. Scollegare e riporre tubo acqua
3. Accensione motore – accensione strumenti di navigazione e VHF – posizionare impianto elettrico su batterie
4. Togliere e riporre passerella imbarco (se cavi ormeggio a doppiino)
5. Controllo visivo impedimenti/ingombri area manovra
6. Verifica direzione vento
7. Verifica acque libere (attenzione ad altre barche in manovra, nel caso attendere)
8. Disormeggio cime di poppa e trappe di prua in sequenza (vedi vento)
9. Manovra di uscita – velocità minima di governo (controllare affondamento trappe!!!!!!)
10. Usciti (Franchi) dall'area portuale togliere e riporre parabordi e cime ormeggio

CHECK RIENTRO ORMEGGIO (a vele ammainate e ormeggio in andana di poppa)

1. Predisporre parabordi
2. Predisporre cime ormeggio (ricordarsi di preparare le cime in modo che possano essere lanciate in modo corretto e che "lavorino" negli appositi passacavi)
3. Distribuzione incarichi per presa testimone e trappa – cime di ormeggio (non male incaricare una persona con un parabordo volante a mano che possa intervenire in caso di contatto con altre barche in fase di ormeggio)
4. Contattare porto via VHF
5. Controllo direzione vento, acque libere e condizioni generali per scelta manovra rientro
6. Manovra di rientro velocità minima di governo
7. Timoniere controlla manovra – equipaggio trappe e cime
8. Bloccare la barca immediatamente – in seguito si teseranno correttamente cime e trappe per ormeggio definitivo e si controlleranno le giuste posizioni dei parabordi
9. NON USARE IL MOTORE SE NON IN CASI ECCEZIONALI per evitare di prendere nell'elica cime e trappe
10. Spegnere motore – disattivare strumenti navigazione e VHF – riattivare impianto elettrico su 220 v.
11. Ricollegare cavo 220
12. Rifare pieno acqua serbatoi
13. Riporre cime, manovelle winches, dotazioni varie



ASSOCIAZIONE VELICA

Check Procedure VELE – issata

CHECK issata randa

7. Controllare acque libere e traffico nello spazio di manovra
8. Sgomberare area manovra in pozzetto
9. Distribuire compiti per manovra –albero/winch/controllo lazy/scotta randa
10. Issare segnale navigazione a motore (cono nero rovesciato- cod. navigazione)
11. Aprire lazy bag (ove presente)
12. Incocciare (agganciare) drizza su penna randa
13. Armare drizza randa su winch
14. Aprire stopper drizza randa
15. Aprire stopper borose (terzaroli) e mettere in chiaro le scotte
16. Dare un po' di gioco al boma lasciando di 30/40 cm la drizza di randa
17. Mettere prua al vento
18. Issare randa facendo attenzione che le stecche non si impiglino nelle scotte del lazybag e controllare corretto scorrimento di tutto il circuito drizze/borose e cursori su binario albero
19. Tesare bene – chiudere stopper drizza randa e disarmare winches
20. Chiudere stopper borose
21. Cazzare scotta randa
22. Cazzare leggermente scotta vang
23. Controllare punto scotta randa cazzando se necessario il tesabase
24. Lasciare l'amantiglio lasciando un po' di gioco
25. Accostare per far iniziare a far portare la randa
26. Mettere in ordine tutte le manovre non in uso che possono intralciare

CHECK apertura fiocco (in caso di avvolgi fiocco)

11. Sgomberare area manovra in pozzetto
12. Distribuire compiti - winch/scotta avvolgifiocco
13. Posizionare carrelli fiocco al centro
14. Mettere prua di bolina stretta
15. Cazzare velocemente scotta fiocco sottovento e cazzare secondo necessità
16. Assicurarsi che la scotta sopravvento sia libera
17. Controllare avvolgimento scota avvolgimento
18. Mettere a segno (predisporre nel modo migliore) il fiocco secondo andatura
19. Spegner motore
20. Ammainare segnale navigazione a motore (cono nero)

Nel caso si utilizzi una imbarcazione senza avvolgi fiocco seguire la seguente procedura

1. Sgomberare area di manovra in pozzetto e a prua
2. Distribuire compiti manovra – drizza/aggancio garrocci/dispiegamento vela
3. Posizionare fiocco a prua ripiegato e collegare le scotte seguendo il circuito previsto
4. Incocciare (agganciare) drizza fiocco al punto di penna
5. Incocciare i primi garrocci (moschettoni) del bordo inferitura su strallo
6. Fissare il punto di mura (angolo di mura della vela su punto fisso a prua)
7. Mettere prua al vento
8. Issare fiocco inserendo via via i garrocci
9. Tesare bene e controllare punti di mura
10. Cazzare fiocco sul lato sottovento mettendolo a segno
11. Spegner motore
12. Ammainare segnale navigazione a motore



ASSOCIAZIONE VELICA

Check Procedure VELE ammainata

CHECK chiusura fiocco (in caso di avvolgifiocco)

21. Issare segnale navigazione a motore (cono nero)
22. Accendere motore e posizionare marcia avanti a velocità minima
23. Controllo acque libere e traffico nello spazio di manovra
24. Sgomberare area manovra in pozzetto
25. Distribuire compiti - winch/scotta avvolgifiocco
26. Mettere prua di bolina stretta o al vento
27. Lascare scotta sottovento e controllare sia in bando anche quella sopravvento
28. Cazzare scotta avvolgi fiocco
29. Controllare che il fiocco si avvolga correttamente
30. Chiudere circuito avvolgi fiocco - stopper - avvolgere scotte sui winches tesando leggermente circuito

Nel caso si utilizzi una imbarcazione senza avvolgi fiocco seguire la seguente procedura

13. idem
14. idem
15. idem
16. Sgomberare area di manovra in pozzetto e a prua
17. Distribuire compiti manovra - drizza/aggancio garrocci/dispiegamento vela
18. Mettere prua al vento
19. Lascare scotta sopravvento mantenendo però una leggera tensione in modo che la base del fiocco resti distesa per la ripiegatura
20. Aprire stopper drizza e controllare ammainata
21. Recuperare la vela piegandola a fisarmonica sganciando i garrocci dallo strallo
22. Sganciare drizza da penna e sganciare punto di mura
23. Sganciare le scotte e riporre la vela

CHECK ammainata randa

27. Sgomberare area manovra in pozzetto
28. Distribuire compiti per manovra -albero/winch/controllo lazy/scotta randa
29. Mettere in tensione l'amantiglio cazzandolo quanto basta a tenere boma in sicurezza "teste"
30. Mettere prua al vento
31. Lascare leggermente scotta randa per dare gioco al boma
32. Quando la randa è in bandiera ammainare velocemente
33. Cercare di ripiegare a fisarmonica la randa nel lazybag
34. Riporre nel sacco lazybag le borose lasche o cazarle (in qs caso cazarle mentre la randa viene ammainata)
35. Chiudere la cerniera lazybag
36. Disarmare drizza di randa
37. Cazzare secondo necessità amantiglio e scotta randa per posizionare boma a riposo
38. Ammainare segnale navigazione a motore



ASSOCIAZIONE VELICA

Check Procedure VIRATA DI PRUA E ABBATTUTA DI POPPA (STRAMBATA)

CHECK VIRATA

La virata è la manovra con cui si procede ad un cambio di rotta modificando le mura passando con prua al vento

14. Distribuzione compiti – scotte e controllo randa (anche se la randa non viene normalmente manovrata!!!)
15. Armare con un paio di spire la scotta sopravvento che dovrà essere cazzata
16. Prepararsi a lasciare la scotta sottovento al momento giusto
17. Andatura di bolina
18. Controllo acque libere e traffico nello spazio di manovra
19. Identificare la nuova rotta che si dovrà tenere a manovra completata
20. Dare avviso di manovra **"Pronti alla vira??"** (oltre ai membri dell'equipaggio direttamente incaricati della manovra è importante che tutto l'equipaggio sia avvisato della manovra!!!!!!)
21. Al **"VIRO"** iniziare la manovra dando tutto timone all'orza
22. Attendere che la prua si porti al vento e il fiocco si sventi prima di lasciare la scotta sottovento **"PASSA FIOCCO"**
23. Cazzare la scotta sul nuovo lato sottovento
24. Se la manovra è fatta bene basta poca manovella per tesare a segno il fiocco
25. Riprendere la navigazione sulle nuove mura

CHECK ABBATTUTA DI POPPA (STRAMBATA)

L'abbattuta di poppa, definita usualmente "strambata", è la manovra con cui si procede ad un cambio di rotta modificando le mura passando con la poppa al vento

1. Distribuzione compiti – scotte/randa (molto importante in questa manovra!!!!!!)
2. Armare con un paio di spire la scotta sul fiocco sopravvento
3. Prepararsi alla manovra scotta randa
4. Tesare il vang
5. Andatura lasco/gran lasco
6. Controllo acque libere e traffico in spazio di manovra
7. Identificare nuova rotta che si dovrà tenere a manovra ultimata
8. Dare avviso a tutto equipaggio "pronti alla strambata"
9. All'avviso **"STRAMBO"** iniziare a poggiare (la velocità di virata è diversa a seconda dei casi. Meglio all'inizio fare una virata molto lenta)
10. Far portare la randa al centro velocemente **"RANDA AL CENTRO"**
11. Con vento in poppa far passare fiocco **"PASSA FIOCCO"** (il fiocco dovrà passare sul nuovo lato ma non cazzato eccessivamente poiché stiamo tenendo un'andatura "portante")
12. Riportarsi al lasco liberando nuovamente la scotta randa **"LASCA RANDA"**
13. **"chiudere"** la manovra sulla nuova rotta e mettere a segno le vele se necessario

Modulo navigazione Punti Nave.



BARCA

Navigazione

[illegible]

Modulo trasmissioni d'emergenza

TRASMISSIONI EMERGENZA

Securité (3 volte)

>> avvisi utili alla navigazione e avvertenze

Pam Pam Pam

>> Richiesta soccorso per avarie e difficoltà senza pericolo vita persone

May Day May Day May Day

>> richiesta soccorso urgente - pericolo vita persone - perdita barca



BARCA

NOMINATIVO RADIO INTERN.

Navigazione da

a

Ora

TIPO EMERGENZA

Pos

LAT.

LONG.

ROTTA

VELOCITA'

INFORMAZIONI ALTERNATIVE

ULTIMA POSIZIONE CONOSCIUTA

SIAMO IN VISTA DI.....

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE

DANNI RIPORTATI

AZIONI IN CORSO

EVENTUALI FERITI

SOCCORSO MEDICO RICHIESTO

PERSONE IMBARCATE

NOTE

Modulo ruolino equipaggio in emergenza

	BARCA	
Navigazione		

RUOLINO EQUIPAGGIO IN EMERGENZA

MANOVRE	
Timone Vele Motore	
TRASMISSIONI	
VHF / telefonia	
DOTAZIONI	
Jackets / Razzi / bussola / binocolo ecc.	
ZATTERA	
Preparazione / messa a mare	
VIVERI/CONFORT	
Acqua / cibarie / abiti / coperte	

Modulo compiti e comande equipaggio



BARCA

Navigazione

RUOLINO EQUIPAGGIO / comande

Turno	Timone / navigazione	stand by manovre	cucina / piatti / cambusa
00,00 / 02,00			
02,00 / 04,00			
04,00 / 06,00			
06,00 / 08,00			
08,00 / 10,00			
10,00 / 12,00			
12,00 / 14,00			
14,00 / 16,00			
16,00 / 18,00			
18,00 / 20,00			
20,00 / 22,00			
22,00 / 24,00			