

DOMANDE ESAME FATTE DALLA CP:

1. ORGANIZZAZIONE DELLA NAVIGAZIONE e navigazione :

- **Controllo del meteo** su carta sinottica e sua interpretazione,
- Controllo della barca e motore, olio, acqua, carburante (e vele), documenti di bordo, A.Rc
- Pianificazione della crociera: individuazione della rotta, dei porti, rade, con attenzione ai **fondali** in relazione del proprio PESCAGGIO e ORDINANZE, su **portolani** ed internet,
- **Controllo della barca** e sue attrezzature di sicurezza: VHF, Razzi, Giubbotti salvataggio, estintori, motore, carburante, pompe sentina, zattera.
- **Briefing** con equipaggio, spiegazione delle dotazioni di sicurezza e uso delle stesse, nomina assistente di bordo.
- Carico acqua e cambusa. Eventuale prenotazione dei porti di arrivo.
- **PRECEDENZE in mare: a motore chi proviene da DX ha precedenza e di notte chi mostra un rosso con testa d'albero (motore)**
- **ed a vela di giorno e di notte (le laterali= verde – rossa senza la testa d'albero), la vela ha sempre precedenza sul motore.**
Tra barche a vela di gg: mure opposte precedenza chi ha mure a DX- stesse mure precedenza la barca sottovento,
- **Precedenze di notte** ed angoli delle luci delle navi- *“ROSSO al Rosso e VERDE al Verde che la nave non si perde, ma se il rosso alla mia dritta appare, mano al timone che devo manovrare”.*
- **Nave raggiungente** si vede la luce di coronamento della nave raggiunta, uguale per tutte le navi, si deve dare sempre precedenza alla nave raggiunta.
- **SEGNALI SONORI** di accosto : BREVI 1= Dx; 2= SX ; 3 = macchine indietro; 5 = non ho capito oppure NO
- **SUB:** i sub si segnalano con due tipi di bandiere, rossa con banda obliqua b.ca oppure B.ca + Azzurra a coda di rondine, di notte luce gialla lampeggiante,
- Distanza dal sub: 100 mt le barche dalla bandiera del sub e 5° mt il sub dalla bandiera.
- Una bandiera rossa (bandiera BRAVO) o luce fissa ROSSA su navi o piattaforme petrolifere = MERCI PERICOLOSE

2. PREPARAZIONE INGRESSO IN PORTO:

controllo delle ordinanze e della velocità interna al porto che è la minima che mi consenta di governare a secondo le condizioni meteo e della mia imbarcazione, generalmente è “consigliata” 3 nodi con condimeteo normali.

- **Controllo fondali** in relazione al PROPRIO PESCAGGIO!!
- controllo su portolano, **diritti di precedenza dell'ingresso, aree adibite al diporto, aree vietate, limitazioni, da ordinanze del Compamare sul sito della Guardia Costiera.**
- controllo del meteo locale, venti di traversia,
- controllo della MAREA,
- **Ordinanze, emesse dal COMPAMARE** e visibili sul sito della locale Guardia Costiera,
- Richiedere nei marina privati l'Autorizzazione all'ingresso per posto barca e contattare la torre di controllo (vedi CH del VHF su portolano) – opp ormeggiatori, comunicare sempre la propria LFT, Larghezza, PESCAGGIO, nr persone imbarcate se richiesto.
- **Ormeggio in porto:** preparazione dei parabordi e cime di ormeggio- i primi alla lunga dalla parte del vento: Alla Lunga di prua e poppa , Traversini, Spring.
- **L'Ormeggio:** tipologie diverse a seconda del porto, alcuni con trappe o alla lunga su finger. Nei porti e marina privati non usare l'ancora! Solo se richiesto espressamente dagli ormeggiatori o ordinanze.
- **Disormeggio: uso dello spring.** Se con accosto laterale (all'inglese) con vento contro la banchina si esce con parabordi al mascone di prua, con spring a prua della barca, + doppiino sulla banchina (su bitta o golfare) e si mette marcia avanti spostando la poppa dalla banchina poi retro recuperando la cima di ormeggio (spring).
- Nell'ormeggio o disormeggio è importante conoscere l'effetto evolutivo della propria elica.

3. SICUREZZA. Sempre richiedi dunque **STUDIARE CON ATTENZIONE** sul libro e video!!

- **Giubbotti di salvataggio**, sono dotazioni individuali, caratteristiche: 150 Nw,
 - colore arancio, asimmetrici per poter ruotare il naufrago a faccia in alto,
 - fischietto,
 - luce stroboscopica automatica,
 - passante inguinale e, consigliabile, il cordone ombelicale per fissarsi alle strutture solide o life-line della barca durante i movimenti in barca.

Maltempo: manovre con maltempo.

- **CHIUSURA** di tutte le possibili vie d'acqua sulla coperta partendo da prua,
 - fissare e chiudere gli oblò e passauomo, se non sono a tenuta, mettere intorno nastro americano,
 - poi passare all'interno della barca con chiusura delle saracinesche delle prese a mare inutili. Aperta invece quella del raffreddamento motore!!
- **Rizzaggio**, cioè il fissaggio di tutte le parti mobili della barca ed accessori,
 - ancora a prua bloccata bene,
 - tender,
 - togliere i cuscini che volano via, fermare il tavolino, il mezzo marinaio e sottocoperta:
 - riporre tutte le stoviglie, la cambusa, bottiglie e tutto ciò che si può muovere e creare danno.
- **Manovrare tenendo il mare al mascone o giardinetto** a secondo della rotta, con velocità adeguata,
 - evitare le onde frangenti e onde mai prese al TRAVERSO!!, con MARE :
 - di poppa aumentare la velocità alzando leggermente la prua col trim o flap
 - entrando in porto con onda di poppa aumentare di molto la velocità,
 - al mascone abbassarla leggermente diminuendo la velocità.
- **IN CASO DI AVARIE** o di eccessivo vento ed onda formata con la costa vicina e sottovento, la manovra di Cappa per fermarsi ed opporsi col mascone al maltempo, può essere molto utile, come pure, se siamo al largo (!), usare un'ancora galleggiante (non disponendola anche con lunghe cime ed indumenti legati) per rallentare l'inevitabile scarroccio verso la costa in attesa dei soccorsi. L'ancora galleggiante, di prua o poppa, tiene la barca in asse al vento e non la fa attraversare alle onde.
- **Uso fuochi e razzi. Importante:** che si usano col modo corretto e **SOLO SE SIAMO assolutamente SICURI** che assolutamente **SIANO VISTI da qualcuno che ci può salvare, se no, sono buttati!! Ripetetelo, lo vogliono sentire bene.**
- **Abbiamo solo 2 fuochi rossi a mano+2 razzi a paracadute +2 boette fumogene arancione diurne ed adatte ad aerei. Nella zattera ce ne sono altri ancora.**

Il VHF ed il cell nr 1530 sono molto più utili, dovete sapere usare correttamente il **CH 16 del VHF** anche con tasto **DSC digital selective call** (premuto per 5 sec)

- dovete sapere cos'è un **SECURITE'** ed i motivi: pericolo in mare, avviso di burrasca;
- dovete saper fare una chiamata in fonia di **Pan Pan e Pan Pan Medico** (vi risponde il CIRM)
- dovete sapere fare una chiamata di **MAY DAY**
- e **MAY DAY RELAY** rilancio di un may day di altra nave che chiede soccorso, solo dopo il secondo ricevimento di may day dalla nave in sos non ricevuta dalle stazioni radio costiere. TUTTE le chiamate indicando Posizione, Orario, Motivo.
- Dovete sapere quali sono i canali Ship to Ship e che sul ch 16 si può fare una chiamata generale o individuale vs una nave per motivi di navigazione passando subito su altro canale.

- **Uso ZATTERA e suo contenuto:** nella **Grab Bag** troviamo ben **24 dotazioni**, saperle!!, per la sopravvivenza a bordo e soprattutto **per evitare l'ipotermia** che è la causa principale di morte dei naufraghi. Sarebbe opportuno avere un'altra Grab Bag (sacca stagna) a bordo da riempire di altri dispositivi di salvataggio quali **l'EPIRB + SART** + batterie o banks x cell + torce a luce led + acqua + alimenti in scatola.
- **Zattera costiera**, da rinnovare **OGNI 2 ANNI**, occorre legare la cima di apertura alla barca che si abbandona, è un cordone (si trova arrotolato di lato al contenitore e che si taglierà in automatico o voi col coltellino vicino al cordone) va gettata in mare **SOTTOVENTO**. Quando è in acqua si tira il cordone finché la zattera non si gonfi con la sua bombola interna di gas inerte. Spesso si apre rovesciata, allora occorre gettarsi in acqua con giubbotto di salvataggio e, legati alla barca, raddrizzarla con le apposite cinghie poste sotto.
- **INCENDIO, dovete dire: IMMEDIATAMENTE...**metto sottovento l'incendio e dunque l'equipaggio e voi stessi **SOPRAVVENTO** alle fiamme e fumo, poi valutazione della gravità e possibilità di estinguerlo con propri mezzi. Si chiude la valvola del carburante solo se benzina e incendio in vano motore
- L'intervento con i mezzi antincendio vanno visti sulla dispensa e video, è molto importante indicare la tipologia degli estintori per le classi di incendio A, B, C, D, E, F ed il loro uso tra polvere e CO2 o schiuma, riconoscerli al buio per il loro bocchettone,
 - a polvere hanno il manometro ed un tubo di gomma, la loro carica deve essere sul verde,
 - il CO2 ha una bocchetta per proteggere le mani dal getto – 80° pericolo di ustione inversa e di soffocamento negli ambienti chiusi, toglie l'ossigeno.
 - la schiuma vietata su classe E e va diretta sulle fiamme a caduta.
 - Uso delle coperte ignifughe, sugli incendi di piccola dimensione.
- **L'ABBANDONO NAVE (may day)** dato solo a voce dal comandante ed avvisato per CH 16 Vhf si può fare solo in caso di incendio irrisolvibile, pericolo di morte ed affondamento certo, altrimenti è un **Pan Pan**.
- **INCAGLIO**, prima si **controllano i danni alla carena**, si fanno indossare i giubbotti di salvataggio se si valuta del pericolo di affondamento e, se non ci sono danni, le possibilità di un facile disincaglio.
 Se la situazione è più grave si controlla su che fondale ci siamo incagliati se sabbia o fango e scoglio. C'è una grande differenza sulle soluzioni e sui danni.
 Prima di tentare qualsiasi operazione di disincaglio, visto che non ci sono **SICURAMENTE** danni o falle certe avendo controllato anche l'acqua in sentina , si controlla **lo stato della marea, il GPS carto grafico ci indica lo stato delle maree** altrimenti le tavole di marea edite dall'I.I.M.M.
LE MANOVRE possono essere: - fare inclinare la barca diminuendo il pescaggio più possibile ed il tonnellaggio (tirarsi) con tender o l'ancora calata lontano dalla barca e poi usare la trazione del motore.
- **FALLA:** subito!! **Attivare le pompe di sentina e manuali..** ed ogni altro mezzo per sgottare l'acqua che entra. Anche la LUPA (doppia valvola di pescaggio di raffreddamento del motore) è molto importante e potente.
Cercare di tamponare dall'interno l'acqua che entra con polistirolo (i giubbotti di salvataggio) o zeppe di legno opp a cuneo se su foro tondo (prese a mare).
 Ma la soluzione sicura può essere **se possibile tamponare dall'esterno** con telo di plastica (da una cerata, da un pezzo di vela, telo di copertura ecc aiutandosi a fermarlo con stick di stucco epossidico, facile ed economico da tenere in barca in alcune piccole confezioni)
 Se la falla è sul galleggiamento si cercherà di sbandare la barca dalla parte opposta.

- **M.O.B. a motore**
 - **DIRE SEMPRE: “uomo a mare a DX o SX poi VEDETTA + ANULARE”**
 - **Se in porto** durante l’esame, si fanno le manovre a motore di **Williamson** con vento in prua oppure di **Anderson** con vento in poppa:
 - **si accosta subito sempre dalla parte del naufrago!**
- **M.O.B. A VELA**
 - **dire sempre : VEDETTA E ANULARE**
 - adesso richiedono di fare la **Virata in cappa e con motore acceso da subito e poi dopo aver amminato o rullato il genova il MOB va recupero da sottovento in metodo quick stop.**
 - a vela si può fare la **manovra classica**:
 - mettersi al traverso,
 - accendere il motore,
 - strambare dopo 3 lunghezze barca,
 - puntare l’uomo e tenersi 1 lunghezza barca sottovento accostando con prua sull’uomo da tenere poi sopravvento al mascone, dunque con vento alle spalle dell’uomo in mare e barca sottovento.
- **PER TUTTI MOB**

l’uomo a mare una volta raggiunto SE POSSIBILE si recupera con altro uomo che si getta in mare imbracato e con giubbotto salvataggio e lo recupera aiutandolo ad essere issato a bordo.

 - A bordo si sdraia e si copre con metallina oro esterno d’inverno argento esterno esteta.
 - Si riscalda con coperte d’inverno o si raffredda con ventilazione per colpi di calore e si aiuta a riprendersi.
- **Evento straordinario e procedure : 72 h e 24 h.**
 - Dopo la dichiarazione di danni alla barca -la CP può richiedere di fare **la visita straordinaria** ritirando i documenti della barca.
 - Deve intervenire il RINA e fare i controlli sui lavori eseguiti,
 - poi si manda tutto allo STED ed infine ritornano i doc per la navigazione aggiornati!

4. STRUMENTAZIONE DI BORDO conoscenza del :

- GPS e waypoint, Bussola, colori, simboli e abbreviazioni della carta nautica,
- ECOSCANDAGLIO, obbligatorio, misura dalla chiglia e non dal galleggiamento
- VHF : portata (20-30 mg) e chiamate Securitè, PanPan, Pan Pan medico, May day, documenti necessari ed obbligo oltre 6 Nm.
- Anemometro, log

5. CARATTERISTICHE DEI FARI, IALA E SEGNALI DA NEBBIA.

- Le 5 caratteristiche dei fari di notte: Tipo Luce, Colore, Periodo con fasi di luce ed eclissi, Portata NOMINALE, settori di visibilità dal mare vs il faro.
- Caratteristica del faro di gg dal libro **FARI e Segnali da nebbia**
- IALA : sono 5 tipologie di cui:
 - Fanali laterali di ingresso dei porti (settore A il ns, Settore B),
 - Cardinali,
 - Boe Speciali,
 - Pericolo isolato,
 - Acque Libere.

6. ANCORAGGIO

- Tipo di fondale, dal portolano e carta nautica, sempre meglio su **sabbia o fango**, evitare se possibile l'alga, ciottoli e **mai su fondali di roccia**.
- Ci si presenta all'ancoraggio (col vento in prua) Quantità di **calumo da 3 a 5 volte il fondale** fino anche a 7 e più in caso di molto vento.

7. ORGANIZZAZIONE DELLA NAVIGAZIONE:

CONTROLLO IL METEO prima di partire con carte sinottiche e apps!

E' una domanda fissa a fine esame: vi mostrano una carta sinottica e vi chiedono ...

-**Le carte sinottiche** permettono di vedere le isobare come linee e dunque la pressione atmosferica al suolo su Atlantico ed Europa.

Le perturbazioni nell'emisfero nord vengono da OVEST verso Est

- Si leggono sulle Carte sinottiche la **Alte H pressioni** in cui i venti ruotano in **senso orario** e le **Basse L** in **senso antiorario** in cui troviamo i FRONTI:

-**Stazionario**, maltempo, ma ancora non definito,

-**Freddo** , con nubi a sviluppo verticale, **CUMULI**, eventi temporaleschi, fulmini, e forti venti

-**Caldo** , con nubi **STRATIFICATE** con poco vento e piogge senza temporali

-**Occluso**, con entrambe le situazioni meteo

- le formazioni di: **sella, saccatura, promontorio e pendio**. Loro significato.
- La vicinanza delle isobare determina il Gradiente barico orizzontale e soprattutto il calcolo della forza dei venti Geostrofici (= in quota) ed al suolo -30% del geostrofico attraverso l'abaco in alto a SX.
- La direzione dei venti: inclinati rispetto alle isobare di 15° da e sul mare e 30° ca dalla e sulla terra.

Le carte FS di previsione al suolo fanno una previsione ogni 3 h fino alle 72 h.

- LA PREPARAZIONE DELLA BARCA PER LA NAVIGAZIONE,

il controllo degli organi meccanici è fondamentale :

- livelli olio, acqua del motore e l'olio nell'invertitore,
- apertura e chiusura corretta della prese a mare,
- controllo presenza acqua in sentina
- corretto funzionamento delle pompe di sentina,
- stato delle batterie, 13.6 V e mai sotto 12 V o 24 V se questo è l'impianto,
- scarico acqua e fumi dallo scarico a poppa del motore, ù

INOLTRE:

- controllo documenti di bordo,
- controllo del funzionamento di VHF, fisso e portatile,
- dotazioni di sicurezza, riposte in posti facilmente accessibili e noti all'equipaggio.
- Carburante sufficiente e riserva per la navigazione da intraprendere.
- Rizzaggio sicuro del tender e posizionamento facile degli indumenti in caso di maltempo.

- PIANIFICAZIONE DELLA CROCIERA:

- E' lo studio preventivo della rotta, su carta e/o sul gps cartografico che deve essere scrupolosa con **ausilio dei portolani** per vedere, in base al vento ed al mare le rotte più sicure, mai controvento o con vento in incremento e rotazione oraria ES.: da scirocco a ostro, libeccio ecc

Importante vedere i porti più sicuri **su cui riparare** per i **FONDALI rispetto al proprio pescaggio e condimeteomarine**, informandosi preventivamente dalla torre di controllo del marina sulla possibilità o meno di ormeggio. Dove si trovano i nr.? Sul portolano e su internet.