

GIORNALE DI BORDO

il Frangente

CONTENUTO

| | |
|--|------------|
| GENERALITÀ | 5 |
| Dati dell'imbarcazione | 5 |
| Dati del comandante | 5 |
| Documenti di bordo obbligatori | 6 |
| Il ruolo del comandante | 7 |
| | |
| NAVIGAZIONE | 8 |
| PORTI E MARINA | 68 |
| ANCORAGGI | 98 |
| RIFORNIMENTI | 128 |
| | |
| APPENDICE | 137 |
| Scala Beaufort della forza del vento | 138 |
| Scala Douglas dello stato del mare | 139 |
| Stato del cielo | 139 |
| Nome e provenienza dei venti | 140 |
| Bollettino Meteomar | 141 |
| Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare | 142 |
| Segnali sonori di manovra, sorpasso e da nebbia | 144 |
| Regole di manovra | 145 |
| Sistema di segnalamento marittimo AISM-IALA | 146 |
| Codice Internazionale dei Segnali | 148 |
| Dotazioni di sicurezza per unità da diporto (con o senza marcatura CE) | 149 |
| Assistenza e soccorso in mare | 150 |
| Consuetudini navali | 155 |
| Principi di buona condotta in mare | 157 |
| | |
| GLI APPUNTI DEL COMANDANTE | 158 |

CONTATTI D'EMERGENZA

CIRM Centro Internazionale Radio Medico

assistenza radio-medica gratuita h24

 + 39 06 59290263 / + 39 329 7232798

telesoccorso@cirm.it - medico@cirm.it - telesoccorsotmas@cirm.it

www.cirmtmas.it

VHF e SSB/MF su tutte le stazioni radio costiere

Guardia Costiera

 1530 emergenza - VHF ch16

Numero d'emergenza europeo

 112

DATI DELL'IMBARCAZIONE

Nome

Numero di iscrizione

Ufficio di iscrizione.....

Bandiera.....

Nominativo internazionale.....

Codice MMSI

N. assicurazione.....

Scadenza assicurazione

Lunghezza scafo (Lh) o fuori tutto (Loa).....

Larghezza.....

Pescaggio

Dislocamento.....

DATI DEL COMANDANTE

Nome

N. patente nautica Scadenza

Titoli professionali.....

Tel. mobile..... E-mail.....

DOCUMENTI DI BORDO OBBLIGATORI

| | N. | Rilasciato da | In data | Scadenza |
|---|----|---------------|---------|----------|
| Licenza di navigazione | | | | |
| Certificato di sicurezza o di idoneità al noleggjo | | | | |
| Dichiarazione di potenza o certificato uso motore (imbarcazioni: motori ausiliari; natanti: tutti i motori) | | | | |
| Certificato assicurazione motore principale | | | | |
| Certificato assicurazione motore ausiliario | | | | |
| Patente nautica | | | | |
| Licenza di esercizio VHF | | | | |
| Certificato limitato RTF | | | | |
| Tabella delle deviazioni (per imbarcazioni, solo oltre le 6 miglia dalla costa) | | | | |
| Abbonamento radio TV (solo per unità ad uso commerciale) | | | | |
| Documenti personali del comandante e di tutte le persone a bordo | | | | |

IL RUOLO DEL COMANDANTE

I doveri di un comandante su un'imbarcazione, sia essa da diporto o commerciale, sono numerosi e variegati, essi richiedono una combinazione di conoscenze tecniche, capacità di leadership e attitudine alla responsabilità. Ecco un elenco dei principali doveri:

- Assicurarsi che tutte le misure di sicurezza siano rispettate.
- Verificare la presenza e l'efficienza delle dotazioni di sicurezza (giubbotti di salvataggio, zattere, estintori, dispositivi pirotecnici, ancora di rispetto, eccetera).
- Addestrare l'equipaggio sulle procedure di emergenza conducendo esercitazioni periodiche (es. uomo a mare, incendio, abbandono nave).
- Tenere costantemente sotto controllo le previsioni meteo e prendere decisioni informate in base alle condizioni meteorologiche.
- Pianificare la rotta tenendo conto delle carte nautiche, dei pericoli e delle condizioni meteo.
- Assicurarsi che gli strumenti di navigazione siano funzionanti e aggiornati.
- Monitorare costantemente la posizione dell'imbarcazione. Effettuare correzioni di rotta se necessario per evitare pericoli.
- Assegnare i turni di guardia in modo da garantire la sorveglianza continua della navigazione. Assicurarsi che l'equipaggio sia riposato e in grado di svolgere i propri compiti.
- Registrare accuratamente tutte le informazioni rilevanti nel giornale nautico. Annotare gli avvenimenti importanti, le manovre eseguite e le condizioni meteo.
- Assicurarsi che tutti i documenti di bordo siano in regola (certificati, permessi, eccetera).
- Garantire il rispetto delle normative locali e internazionali.
- Pianificare e supervisionare le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria.
- Verificare l'integrità strutturale e funzionale dell'imbarcazione.
- Segnalare la posizione e le condizioni dell'imbarcazione alle autorità competenti in caso di emergenza.
- Prendere decisioni tempestive e appropriate in situazioni di emergenza. Assumersi la piena responsabilità per la sicurezza dell'imbarcazione e dell'equipaggio.
- Stabilire comunicazioni con le autorità costiere e le navi vicine per richiedere assistenza.
- Utilizzare la radio VHF o altri mezzi di comunicazione per trasmettere un MAYDAY se necessario.
- In caso di abbandono della nave, deve assicurarsi che tutti abbiano abbandonato la nave prima di lasciare la nave per ultimo, verificando ogni area.
- Il comandante è legalmente obbligato a prestare assistenza e soccorso ad altre imbarcazioni in emergenza, garantendo la sicurezza delle persone coinvolte, purché ciò non metta in pericolo la propria imbarcazione e il proprio equipaggio.
- Mantenere un comportamento esemplare. Dimostrare leadership e comportamento etico.
- Essere un esempio per l'equipaggio in termini di professionalità e rispetto delle norme marittime e dell'ambiente marino.

ACQUA

| Data | Luogo di rifornimento | Quantità | Costo totale |
|------|-----------------------|----------|--------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

GAS

| Data | Luogo di rifornimento | Tipo di bombola | Costo totale |
|------|-----------------------|-----------------|--------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

SCALA BEAUFORT DELLA FORZA DEL VENTO

Elaborata dall'ammiraglio britannico Sir Francis Beaufort nel 1805, la scala Beaufort è un sistema di misura empirico che descrive la velocità del vento basandosi sugli effetti visibili sia in mare che a terra.

| Forza del vento | Termine descrittivo italiano | Termine descrittivo inglese | Velocità del vento | | Stato del mare |
|-----------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------|---------|--|
| | | | nodi | km/h | |
| 0 | calma | calm | 1 | 1 | mare a specchio |
| 1 | bava di vento | light air | 1-3 | 1-5 | leggere increspature |
| 2 | brezza leggera | light breeze | 4-6 | 6-11 | onde minute |
| 3 | brezza tesa | gentle breeze | 7-10 | 12-19 | onde con creste |
| 4 | vento moderato | moderate breeze | 11-16 | 20-28 | numerose "pecorelle" |
| 5 | vento teso | fresh breeze | 17-21 | 29-38 | onde moderate allungate, con possibilità di spruzzi |
| 6 | vento fresco | strong breeze | 22-27 | 39-49 | marosi e creste di schiuma bianca |
| 7 | vento forte | near gale | 28-33 | 50-61 | il mare si ingrossa, la schiuma è a strisce |
| 8 | burrasca | gale | 34-40 | 62-74 | onde moderatamente alte, schiuma in strisce compatte |
| 9 | burrasca forte | strong gale | 41-47 | 75-88 | onde alte, le creste cominciano a precipitare rotolando |
| 10 | tempesta | storm | 48-55 | 89-102 | onde molto alte con lunghe creste, mare biancastro |
| 11 | tempesta violenta | violent storm | 56-63 | 103-117 | onde eccezionalmente alte, mare coperto da banchi di schiuma, visibilità ridotta |
| 12 | uragano | hurricane | 64 e> | >118 | mare completamente bianco, l'aria è piena di schiuma, visibilità quasi nulla |

SCALA DOUGLAS DELLO STATO DEL MARE

La scala dello stato del mare, nota anche come scala Douglas, è un sistema di classificazione che descrive l'altezza e la forma delle onde in mare aperto. Fu ideata negli anni '20 del XX secolo dall'ammiraglio Sir Henry Percy Douglas della Royal Navy britannica allo scopo di fornire un metodo standardizzato per descrivere le condizioni del mare in termini di altezza e forma delle onde.

| Grado | Termine descrittivo italiano | Termine descrittivo inglese | Altezza media delle onde (in m) |
|-------|-----------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| 0 | calmo (senza increspature) | calm (glassy) | 0 |
| 1 | quasi calmo (con increspature) | calm (rippled) | 0-0,10 |
| 2 | poco mosso (onde minute) | smooth (wavelets) | 0,10-0,50 |
| 3 | mosso | slight | 0,50-1,25 |
| 4 | molto mosso | moderate | 1,25-2,50 |
| 5 | agitato | rough | 2,5-4 |
| 6 | molto agitato | very rough | 4-6 |
| 7 | grosso | high | 6-9 |
| 8 | molto grosso | very high | 9-14 |
| 9 | tempestoso | phenomenal | oltre 14 |

STATO DEL CIELO

| Termine descrittivo italiano | Termine descrittivo inglese | Copertura |
|------------------------------|-----------------------------|-----------|
| sereno | fair | 0 |
| quasi sereno / poco nuvoloso | fine | < 3/8 |
| parzialmente nuvoloso | partly cloudy | 3-5/8 |
| nuvoloso | cloudy | 6-7/8 |
| coperto | overcast | 8/8 |

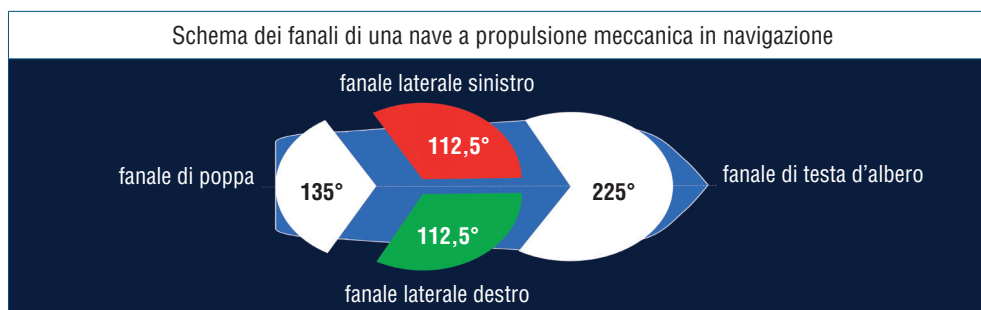
NOME E PROVENIENZA DEI VENTI



| Quadrante | Nome | Provenienza |
|---------------|--------------------------|-----------------|
| I Quadrante | Tramontana | 000° nord |
| | Grecale | 045° nord-est |
| | Levante | 090° est |
| II Quadrante | Levante | 090° est |
| | Scirocco | 135° sud-est |
| | Ostro/Austro/Mezzogiorno | 180° sud |
| III Quadrante | Ostro/Austro/Mezzogiorno | 180° sud |
| | Libeccio | 225° sud-ovest |
| | Ponente | 270° ovest |
| IV Quadrante | Ponente | 270° ovest |
| | Maestrale | 315° nord-ovest |
| | Tramontana | 360°/000° nord |

REGOLAMENTO INTERNAZIONALE PER PREVENIRE GLI ABBORDI IN MARE

Fanali e segnali di riconoscimento navi



Regola 23 - Navi a propulsione meccanica in navigazione

| | | | | | |
|--|-------|--------------------------------|--|--------------------|--------------------|
| | | | | | |
| LATO DI DRITTA | PRORA | PRORA | PRORA | PRORA | PRORA |
| NOTA: il secondo fanale di testa d'albero è obbligatorio solo per navi ≥ 50 m | | Nave a cuscino d'aria < 50 m | Lunghezza < 7 m Velocità < 7 nodi | Lunghezza < 12 m | Lunghezza < 50 m |

Regola 24 - Nave che rimorchia o che spinge

| | | | | |
|----------------------------------|-------|-------|-------------------------------|-----------|
| | | | | |
| LATO DI DRITTA | PRORA | PRORA | LATO DI SINISTRA | rimorchio |
| lunghezza rimorchio ≥ 200 m | | | lunghezza rimorchio < 200 m | |

Regola 25 - Navi a vela

| | | | | | |
|---------------|----------------|----------------|--|--|--|
| | | | | | |
| Unità < 7 m | Unità < 20 m | Unità > 20 m | Unità con fanali supplementari facoltativi | Unità che procede contemporaneamente a vela e a motore | |

SISTEMA DI SEGNALAMENTO MARITTIMO AISM-IALA

AISM: Associazione Internazionale del Segnalamento Marittimo

IALA: International Association Lighthouse Authorities.

Il segnalamento marittimo AISM-IALA è un sistema globale di segnali progettati per guidare le navi lungo le rotte sicure, segnalare pericoli e facilitare l'entrata nei porti.

Il sistema comprende 5 tipi di segnali (lateralì, cardinali, di acque libere, di pericolo isolato e speciali) di seguito riportati ed è suddiviso in due regioni:

Regione A: comprende il Mediterraneo, l'Atlantico orientale, l'oceano Indiano e gran parte del Pacifico occidentale. I segnali laterali si presentano con il verde a dritta e il rosso a sinistra.

Regione B: comprende la parte restante del globo. Si differenzia in quanto i segnali laterali sono invertiti: il verde a sinistra e il rosso a dritta.

