

Navigare sicuri

Documenti da tenere a bordo

Navi e Imbarcazioni

- licenza, con annotazioni di sicurezza in corso di validità; (documenti non necessari per le imbarcazioni che navigano nelle acque interne)
- patente per il conduttore;
- assicurazione;
- tassa di stazionamento; (documenti non necessari per le imbarcazioni che navigano nelle acque interne)
- certificato uso motore (se fuoribordo);
- licenza esercizio RTF;
- ispezione RTF;
- canone RAI (solo per gli apparecchi fissi);
- ruolino mod.205 (se imbarcano marittimi di professione) ;
- certificato di sicurezza (allegato A del D.M.05/10/1999 n.478) - documenti non necessari per le imbarcazioni che navigano nelle acque interne;

Natanti

- assicurazione;
- manuale del proprietario "ar.13, comma 5 D.Lgs. 436/96";
- certificato uso motore (se a motore);

Bandiera

La bandiera è obbligatoria solo per le unità iscritte e non per i natanti e deve essere esposta secondo le opportunità di bordo non sussistendo l'obbligo di una specifica collocazione.

Dotazioni di sicurezza

		Entro miglia:						fiumi, torrenti, corsi d'acqua
		senza alcun limite	50	12	6	3	1	
Zattera di salvataggio (per tutte le persone a bordo)	X	X						
Apparecchi galleggianti (per tutte le persone a bordo)			X					
Cinture di salvataggio (una per ogni persona a bordo)	X	X	X	X	X	X		X
Salvagente anulare con cima	X	X	X	X	X	X		X
Boetta luminosa	X	X	X	X				
Boetta fumogena	X	X	X	X	X			
Bussola e tabelle di deviazione (le tabelle di deviazione sono obbligatorie solo per le imbarcazioni da diporto)	X	X	X					
Orologio	X	X						
Barometro	X	X						
Binocolo	X	X						
Carte nautiche della zona in cui effettua la navigazione	X	X						
Strumenti da carteggio	X	X						
Fuochi a mano a luce rossa	X	X	X	X	X			
Razzi a paracadute a luce rossa	X	X	X	X				
Cassetta di pronto	X	X						

soccorso								
Fanali regolamentari (nel caso di navigazione diurna fino a 12 miglia dalla costa possono essere sostituiti con una torcia di sicurezza a luce bianca)	X	X	X	X	X			
Apparecchi di segnalazione sonora (per le unità aventi una lunghezza superiore a metri 12 è obbligatori anche il fischio e la campana, quest'ultima può essere sostituita da un dispositivo sonoro portatile)	X	X	X	X	X			
Strumento di radio posizionamento (Loran , GPS)	X	X						
Apparato VHF	X	X	X					
Riflettore radar E.P.I.R.B	X	X						
Pompa o altro attrezzo di esaurimento	X	X	X	X	X	X		
Mezzi antincendio estintori (i natanti, indipendentemente dalla potenza del motore, possono avere a bordo un solo estintore)	X	X	X	X	X	X		

estintori

E' statisticamente provato che la maggior parte delle emergenze di bordo è rappresentata dagli incendi; la prevenzione è la miglior cura! Leggete attentamente le istruzioni dettate dal "manuale del proprietario", riportate anche sui singoli sistemi di estinzione presenti a bordo, per essere in grado di fronteggiare tempestivamente ed efficacemente l'emergenza.

Natura degli incendi a bordo

a) incendio di materiali di tipo tendaggi, legno, cucinerie etc.: può essere fronteggiato con brusca sottrazione di temperatura gettando acqua sulle fiamme, facendo però attenzione a non trovarsi in prossimità di impianti elettrici e limitando la quantità di acqua necessaria all'estinzione al fine di non compromettere la galleggiabilità dello scafo.

b) Incendio in prossimità di impianti elettrici o provocato proprio da corto circuito: dopo aver tolto la tensione alla linea elettrica (aprendo cioè il circuito elettrico) si deve agire sottraendo comburente (cioè ossigeno); è necessario chiudere tutti gli oblò, i passi d'uomo e le porte gettando nel locale, come ultima manovra prima di allontanarsi, un estintore a CO2 con il comando posizionato in erogazione continua.

c) Incendio di idrocarburi: è il più pericoloso e difficile da fronteggiare. Per una rapida ed efficace estinzione è necessario soffocarlo con estintori a schiuma raffreddando, quanto possibile, il serbatoio in cui è contenuta la sostanza infiammabile. E' da ricordare che le temperature di un incendio da idrocarburi raggiungono molto velocemente i 700/800°C con l'emissione di esalazioni venefiche.

L'incendio, di qualunque natura esso sia, va aggredito alla base delle fiamme; sarà infatti spreco di energie, tempo e materiale estinguente l'intervento sulla parte alta della fiamma.

L'estintore è soggetto a controlli periodici a cura dell'utente che ne determinano l'efficienza in caso di reale bisogno:

i modelli completamente sigillati dovrebbero garantire l'estinguenza sino alla data di scadenza riportate, ben visibile, sulla confezione;

i modelli dotati di un manometro garantiscono l'efficienza se la lancetta si trova nel settore "verde", mentre è posizionato sul "rosso" è necessaria una tempestiva revisione.

cintura e giubbotti salvataggi

Prima di intraprendere una navigazione è necessario controllare che a bordo vi siano cinture o giubbotti di salvataggio sufficienti per tutte le persone imbarcate. E' altresì necessario controllare lo stato di conservazione e le taglie (che variano anche a seconda del peso delle persone) dei mezzi individuali di salvataggio specialmente se a bordo vi sono bambini, In occasione del controllo è bene prendere visione delle istruzioni e darne comunicazione a tutto l'equipaggio.

Apparecchi galleggianti e zattera di salvataggio

Devono essere sufficienti per tutte le persone imbarcate. Hanno una naturale scadenza ma devono essere periodicamente controllati al fine di verificarne visivamente il possibile danneggiamento dovuto a infiltrazioni d'acqua, allo schiacciamento, a tagli, al sole.

I mezzi collettivi di salvataggio devono essere sufficienti per tutte le persone imbarcate. Hanno una naturale scadenza ma devono essere periodicamente controllati perché possono deteriorarsi anche prima di tale data. Per salvaguardarne l'efficienza vanno conservati negli appositi alloggiamenti, al riparo dall'umidità, dal sole e da altri materiali che, urtandoli o facendo attrito, possono danneggiarne l'involucro. L'apertura è comandata da una bomboletta di CO₂ che, al momento dell'azionamento, fa un rumore simile a uno scoppio.

fuochi a mano e razzi

Temono l'umidità. Vanno conservati a portata di mano in luogo asciutto e ventilato. Se si ha dubbi sull'integrità dell'involucro che li contiene, meglio procurarsene un'altra serie. I razzi vanno sparati sempre tenendo le spalle al vento perché la parabola luminosa risulta più lunga. Dopo aver sparato il primo razzo, fate una lunga sosta prima di spararne un secondo, a meno che non si avvistino altri mezzi nelle vicinanze (motovedette, aerei ed elicotteri di soccorso, oppure navi e imbarcazioni). Leggete attentamente le istruzioni prima dell'uso.

cassetta pronto soccorso

Secondo il nuovo regolamento di sicurezza anche l'efficienza della cassetta di pronto soccorso è affidata al diportista, così come la cura e il mantenimento delle dotazioni; sono stati aboliti, infatti, i tradizionali controlli periodici.

Una volta organizzato il viaggio, bisogna pensare all'organizzazione delle cose da portare, in funzione della località dove si va.

Una delle cose fondamentali è certamente organizzarsi una cassetta con un manuale di Pronto Soccorso. Tale cassetta è certamente personalizzata in funzione delle persone ed i loro problemi, anche in funzione dell'età ma comunque vi sono alcune cose comuni.

Vediamole:

1. una bottiglietta di brandy
2. valeriana
3. zollette di zucchero
4. una saponetta
5. cotone idrofilo, cerotti, garze e bende
6. tre o quattro siringhe usa e getta
7. alcool, jodio e ammoniaca
8. una forbice e un coltellino
9. un laccio di gomma
10. olio canforato e vasellina
11. Medicinali per contusioni: pomata Penicillina-Streptosil (disinfettante); pomate Lasonil, Doloderm, Hirudoid (antidolorifiche)
12. Altri Medicinali: supposte antinfluenzali (es. Uniplus), di Tachipirina (per abbassare la febbre) e di glicerina, aspirina, bicarbonato di sodio, antidolorifici (tipo Buscopan, Aulin, Novalgina, Antalgit), antivomito (es. Plasil), per ustioni (es. Foille); congiuntiviti (es. Luxazone); labirintiti (es. Microser, Torecan)
13. spirali anti zanzare, Autan, Cortison Chemicetina
14. accendino.

Distribuzione del carico

Nel gergo marinaro un'imbarcazione che abbia un'adeguata distribuzione del carico viene definita "in assetto". In una barca dislocante i pesi vanno distribuiti in modo che essa non sia né appruata né appioppata, né sbandata a dritta o a sinistra.

Per le imbarcazioni plananti, soprattutto se dotate di apparecchiature di ipersostentamento (flaps) o trim, il discorso varia. In navigazione è preferibile mantenere un assetto leggermente poppato: in caso di mare di poppa, infatti i timoni governano meglio; in caso di mare in prora, invece la parte anteriore della barca più alta consente di affrontare meglio le onde, ma è necessario non pregiudicare la visibilità. Anche in questo caso la barca non deve essere sbandata a dritta o a sinistra. Per correggere l'assetto è possibile però intervenire con i flaps e i trim, ottenendo una velocità ottimale con il minimo sforzo degli organi di propulsione.

Le imbarcazioni marcate CE rispondono a severi criteri al riguardo della visibilità: sarà cura dell'utente non modificare tale rispondenza alla normativa nel sistemare a bordo carichi pesanti, specialmente

Ormeggio e disormeggio

Le manovre di ormeggio e disormeggio nei porti

Per ormeggiarsi sul fianco di una banchina se la barca è dotata di due motori è necessario avvicinarsi con un angolo di 45°, utilizzando il motore interno leggermente avanti al fine di affiancarsi a quello esterno leggermente indietro per ridurre la velocità avvicinando la poppa in banchina. Oltre ai cavi di poppa e di prora per l'ormeggio può essere utile l'impiego del cavo denominato "spring" che viene posto o di prora o da poppa su una bitta sulla banchina che si trova nelle prossimità del centro della barca: questo cavo ha il compito di evitare che la barca concavi di prora e di poppa a terra, continui ad andare avanti e indietro, quindi ricuce sensibilmente l'attrito dello scafo. Per il disormeggio è sufficiente compiere le manovre inverse, ricordarsi di liberare tutti i cavi d'ormeggio. Per ormeggiare "a pettine" fra altre imbarcazioni o comunque, su un corpo morto a prora e in banchina a poppa (o viceversa) le manovre d'ingresso devono essere sempre molto accorte per consentire la correzione della traiettoria con piccoli colpi di motore o timone senza provocare danni agli scafi circostanti. Una volta recuperato il cavo del corpo morto, che può essere segnalato da una boa oppure essere collegato ad una cima che corre fino alla banchina, è opportuno fissare immediatamente la prora (o la poppa), soprattutto in presenza di vento forte, per poi dedicarsi con più calma all'ormeggio in banchina. Seguire poi il procedimento inverso per liberarsi dell'ormeggio. L'utilizzo dei parabordi nelle fasi di ormeggio e disormeggio è a volte determinante, specie se ci si trova in spazi molto ristretti o tra altre imbarcazioni. Se c'è qualcuno dell'equipaggio in grado di aiutare senza mettersi in pericolo, si può tenere libero uno dei parabordi e spostarlo man mano nei punti dove serve. In caso di risacca o vento forte un rinforzo degli ormeggi non fa mai male ma conviene valutare bene quai sono i punti più a rischio e intervenire su quelli "troppi cavi, a volte, raggiungono effetti controproducenti perché si incattivano gli uni con gli altri, riducono fortemente la manovrabilità di coperta e, se compiono giri viziosi fra i candelieri della battagliola possono danneggiarla seriamente.

uscita e rientro in porto

L'affollamento estivo dei porti richiede particolare attenzione da parte del diportista. Sono molte le regole da osservare per evitare eventuali incidenti, ecco le più importanti:

- Nei porti commerciali le navi mercantili hanno sempre la precedenza;
- La precedenza ulteriormente ceduta se la nave mercantile ha impegnato l'allineamento di uscita. Attenzione: una nave di 200 metri di lunghezza che transita a una velocità di 7 nodi, pur dando "tutto indietro" impiega non meno di ½ miglio per arrestarsi;
- E' importante imboccare l'allineamento di entrata del porto circa mezzo miglio prima al fine di poter vedere chiaramente il canale di accesso;
- Solo nei casi di emergenza, che devono essere immediatamente notificati all'autorità marittima sul canale 16 VHF/FM pari a 156,800 MHz, si può entrare a vela nei porti.

dare fondo e disincagliare l'ancora

Il fondo può essere di natura rocciosa, fangosa, sabbiosa, con ciottoli, con alghe e molte altre variabili. Le carte nautiche riportano chiaramente la natura del fondo. La scelta del punto di fonda, a fronte di un'attenta valutazione della documentazione nautica, può diventare vincente o perdente in relazione anche del tipo di ancora si dispone. Il fango, ad esempio, è considerato "buon tenitore" e non crea problemi per un rapido recupero dell'ancora. Il fondo roccioso, invece, è considerato un "pessimo tenitore" e l'ancora si può ammarare ed incagliare. In oltre con spuntoni taglienti, può recidere la cima dell'ancora se non si ha opportunamente inserito un pezzo di catena fra l'ancora e la cima stessa. Se si è costretti a dare fondo in un fondale di questa natura, può essere d'aiuto mettere un "grippiale" cioè una cima aggiuntiva sull'ancora al fine di avere due punti di forza per il recupero.

Questi i consigli :

- Scegliere un'ancora sicura e portarne sempre una di riserva (riserva) . E' un elemento base per chi naviga e soprattutto per chi dorme in rada . Deve avere un peso in Kg pari almeno alla lunghezza in metri della barca (superiore di 2-3 Kg se la barca è pesante in legno) .Deve essere fatta di un pezzo unico in acciaio zincato (il classico e il migliore materiale) o bronzo o acciaio inox e del tipo che si aggancia senza problemi sia a fondi rocciosi sia sabbiosi . La Bruce e la C.Q.R. sono attualmente considerate le migliori . Attenzioni alle imitazioni! Dare una lunghezza di catena almeno tre volte la profondità .

- ancorare ,ormeggiare , accostarsi ad altre barche o in banchina DOPO AVER OSSERVATO ATTENTAMENTE LE CORRENTI.

- una volta ancorato scendere con la maschera per vedere se ha fatto presa .

- se c'è vento togliere le tende che possono fare da effetto vela e ,se proprio necessario mettere una seconda ancora sempre a prua ,lasciando comunque la barca libera di ruotare per evitare strappi e rotture delle bitte . Una seconda ancora a poppa o meglio un fermo a terra si mette solo nei casi in cui la rotazione sarebbe pericolosa per la vicinanza degli scogli.

- ATTENZIONE AD ANCORARE IN POSTI AFFOLLATI PER L'INTRECCIO DELLE ANCORE . METTERE UNA GRIPPIA . Attenzione anche all'ancoraggio in banchina se non ci sono protezioni da onde. Usare una seconda ancora e doppie cime quando il mare é agitato; lasciare libero l'attracco a pescherecci e/o Aliscafi .Sui fondi scogliosi usare sempre una grippia per l'ancora . Filare o salpare per allontanarsi da fermo dalle altre barche. Usare una seconda ancora o un fissaggio a terra per fermare la barca ma se gira il vento sara' soggetta a ondeggiamenti fastidiosi ;

Nel caso che l'ancora s'incaglia bisogna cercare di salpare tirando nelle varie direzioni a 360 gradi. Ove non si riuscisse occorre calarsi con una bombola da sub . Ve ne sono di piccole (es. da 5 Kg) che hanno una autonomia di una ventina di minuti fino a profondità di 10 metri (meno se oltre e più se meno di 10 metri) . Non sono richiesti accorgimenti particolari se si scende a basse profondità (10 metri) mentre se si scende oltre necessita una decompressione (un fermo) nella discesa (1/2 ora ogni 10 metri) e necessita una risalita lenta ,più lenta delle bollicine d'aria.

rifornimento carburante

Durante la stagione estiva la banchina carburante dei porti turistici può diventare un luogo molto affollato. Meglio allora accuratamente le ore di punta: se possibile è preferibile fare rifornimento la sera precedente oppure alzarsi la mattina presto per non trovare il massimo affollamento. Se si è costretti ad effettuare il rifornimento nei momenti critici, è buona norma domandare alle barche che precedono qual è l'ultima giunta sul posto per inserirsi nella giusta posizione e a propria volta riferire a quelli che seguiranno. Nel periodo di attesa è necessario a volte rimanere "sui motori" anche con condizioni di vento teso: guardare anche dietro, oltre che davanti può evitare urti non graditi. Quando finalmente è giunto il proprio turno ci si affianca alla banchina e, nella maggior parte dei casi, si usufruisce per l'ormeggio dei cavi di dotazioni al distributore. Se non si è muniti di serbatoio mobile, che per sicurezza e pulizia deve essere riempito a banchina, l'addetto porgerà la pistola e parte del tubo di gomma. Inserite la pistola nell'apposito bocchettone e poi date il cenno di Ok per l'erogazione. Se si hanno due serbatoi è meglio sempre tenere aperto il by-pass ed è necessario stare attenti al "troppo pieno" cercando di prevenire la fuoriuscita del combustibile.

accostamento in mare

Ogni operazione è semplice quando le condizioni del mare sono buone, le cose si complicano se mare e vento crescono. Una sola imbarcazione deve manovrare mentre l'altra interviene solo in emergenza. Chi non è addetto alle manovre deve preparare parabordi e cime e tenere a portata di mano il mezzo marinaio. Il conduttore in avvicinamento, prima di iniziare l'approccio, deve capire se l'altro scafo è fermo e senza abbrivio e già disposto al traverso del vento o in altra posizione stabile. La barca che manovra dovrebbe avvicinarsi sempre al minimo dei giri con il mascone di dritta o di sinistra, a seconda della manovrabilità dell'imbarcazione, sopravvento o sotto vento all'altra, tenendo in considerazione il maggior/minor scarroccio rispetto alla barca alla quale si deve avvicinare. Se la manovra viene male non cercate assolutamente di correggerla: è opportuno sfilarsi per ricominciare una nuova, individuando le traiettorie più convenienti per evitare danni.

il traino

A seconda della categoria di progettazione e delle caratteristiche, tutte le unità da diporto sono munite di uno o più attacchi per punti d'ancoraggio o di altro dispositivo atto a reggere in condizioni di sicurezza i carichi di ancoraggio, di ormeggio e di rimorchio. Come utilizzare tali sistemazioni non è solo un problema tecnico ma anche di esperienza. E' sempre bene tenere a bordo una cima molto

robusta ed abbastanza elastica, di minimo 25 metri di lunghezza che consentirà di ammortizzare gli sforzi di trazione. Valutate di realizzare con la cima una Y per ripartire lo sforzo di traino sulle bitte poppiere. Fate passare la cima nei passacavi e fissatela sulle bitte più robuste prestando attenzione al cavo che, una volta entrato in tensione, non deve essere ostacolato dalla battagliola e non deve creare attriti sulla coperta delle imbarcazioni trainata e trainante. Una volta messo lentamente in tensione il cavo è poi necessario conservare sempre una velocità costante. Giunti felicemente all'imbroccatura del porto accorciate il cavo di rimorchio e affiancatevi alla barca rimorchiata per rendere più agevoli le manovre di ormeggio, posizionando un cavo prodiero, un cavo poppiere ed uno spring.

chiedere soccorsi

Per chiedere soccorso è necessario utilizzare il canale 16 VHF/FM (ogni ora, per legge, vengono rispettati 6 minuti di silenzio, dal minuto dal minuto 0 al minuto 3 e dal minuto 30 al minuto 33, proprio per consentire un migliore ascolto delle comunicazioni di soccorso), oppure ci si può rivolgere con un telefono cellulare al numero Blu 1530 istituito dalle Capitanerie di Porto/guardia Costiera per le emergenze. Se si utilizza il canale 16 la richiesta di soccorso deve essere preceduta e conclusa dalla sigla "MY DAY, MY DAY, MY DAY". E' quindi necessario fornire la posizione, il nome dell'imbarcazione, il tipo di avaria, il tipo di soccorso che si richiede (sanitario, meccanico, etc.). Se ascoltando il canale 16 si raccoglie una richiesta di soccorso alla quale non sia stato ancora risposto, è possibile inviare un "MY DAY RELE", MY DAY RELE', MY DAY RELE' " facendosi portavoce di chi ha richiesto il soccorso. Può infatti accadere che la chiamata di soccorso, effettuata troppo al largo o con una emittente poco potente, non venga ricevuta dai soccorritori. Facendo da tramite è possibile far giungere il messaggio a destinazione, salvando forse qualche vita umana.

immersioni

Un tuffo dove l'acqua è più blu, alla scoperta dei fondali e della fauna sottomarina, è un'esperienza indimenticabile da provare almeno una volta nella vita ma, affinché i rischi siano calcolati, è necessario attenersi ad alcune regole.

in apnea

E' buona norma:

- non immergersi se non si è in perfette condizioni psicofisiche;
- non immergersi se non sono passate almeno 4 ore dal pasto o 2 ore dopo uno spuntino;
- effettuare un controllo medico specialistico periodico almeno una volta l'anno;
- effettuare un corso di immersione in apnea presso una scuola qualificata;
- non effettuare iperventilazioni forzate ma immergersi dopo una o due profonde ventilazioni ed interrompere appena ci si sente affaticati;
- immergersi sempre legati ad una cima fissata alla boa segnasub;
- immergersi in equilibrio idrostatico sempre leggermente positivo;
- non tirare mai l'apnea ma iniziare subito la risalita entro la prima contrazione diaframmatica;
- immergersi sempre con un'altra persona per effettuare le apnee alternative cosicché il sub in superficie possa controllare a vista il compagno in immersione, con le bombole

E' buona norma:

- scendere in acqua solo dopo aver frequentato un corso di immersione con autorespiratore presso una scuola qualificata;
- effettuare un controllo medico specialistico periodico, almeno una volta all'anno;
- scendere in acqua solo se si è in perfetta condizioni fisiche e non si sono fatti stravizi la sera precedente;
- programmare sempre l'immersione controllando accuratamente le attrezzature e la pressione dell'aria nelle bombole prima di ogni immersione;
- scendere sempre con un compagno;
- essere equipaggiati sempre con orologio, profondimetro e tabelle di decompressione, oltre al coltello e al giubbotto equilibratore;
- respirare come è stato insegnato nel corso di immersione senza trattenere il fiato, specialmente in risalita;
- effettuare immersioni ripetitive prima di essere trascorse almeno 12 ore;
- risalite alla velocità di 10 metri al minuto, rispettando le tappe di decompressione indicate nelle tabelle o dal computer personale;
- dopo lunghi periodi di inattività raggiungere gradualmente le profondità cui si era abituati nelle stagioni precedenti;
- utilizzare la boa segna sub e, se possibile, farsi assistere da un mezzo di appoggio in superficie.

bollettini meteorologici

L'attuale sistema di telecomunicazioni consente di assumere notizie meteorologiche da molte fonti di informazione.

- Giornali. Solitamente riportano bollettini a prevalenza revisionale terrestre, ma alcuni di essi pubblicano anche la carta sinottica barica di superficie in cui vengono ben evidenziate le alte e le basse pressioni, i fronti freddi e caldi nonché il campo barico. Si rammenta che isobare molto vicine indicano che il gradiente barico è molto elevato: sulla superficie del mare vi sarà quindi presenza di vento forte.
- Immagini Meteosat. Molti porti turistici, nelle prossimità degli uffici della direzione, hanno un televisore che trasmette immagini da più satelliti (Meteosat). Osservando tali immagini si ha la possibilità di capire l'andamento dei corpi nuvolosi sull'Europa e sul Mediterraneo, soprattutto se il sistema è dotato di memorizzazione pregressa in grado di indicare l'evoluzione nel tempo.
- Risponditori telefonici. Nell'avantielenco vi sono numeri solitamente a tre o quattro cifre che, se contattati, danno il bollettino del mare ed il bollettino regionale dietro pagamento di scatti alla risposta e, solitamente, sono molto aggiornati.
- Trasmissioni radio e trasmissioni televisive RAI e di altre reti. In questo caso, sintonizzandosi sui canali e sulle stazioni giuste agli orari prestabiliti, si ha anche la possibilità di sentire il commento dello speaker che solitamente è un Ufficiale dell'Aeronautica.
- Meteomar. Il Meteomar è il vero bollettino del mare; viene emesso dalle radio costiere ogni sei ore. E' composto da: un elenco degli avvisi di burrasca, di tempesta e di previsioni temporalesche, nonché delle cessate condizioni burrasca, tempesta e temporali; vi è poi la descrizione della situazione barica mediterranea e della sua evoluzione. Poi vengono espresse le condizioni meteorologiche dei mari, lo stato del vento, la visibilità e la previsione espressi per il mare in scala Douglas, per il vento in scala Beaufort.

- Previsioni personali ed esperienza dell'osservatore. E' necessario rammentare che i portolani, per moltissime zone mediterranee, riportano i segni premonitori del cattivo tempo che sono stati tratti da lunghe osservazioni e dall'esperienza di pratici locali. E' bene non sottovalutare l'opportunità di conoscere in anticipo l'evoluzione del tempo. Se ci si trova in alto mare, oltre a interpretare il vento, la velocità delle nuvole, l'onda lunga ed altro è necessario saper interpretare anche gli strumenti meteorologici di bordo quali il barometro, l'igrometro, il proprio orologio etc. (ricordarsi che le diciture apposte nel barometro sono valide per la terra e non per il mare). Diffidare sempre dei repentini spostamenti della lancetta del barometro verso il basso e verso l'alto perché significa che le isobare sono molto vicine e quindi si prevede vento forte. Se un rapido spostamento verso il basso, poi, coincide anche con un aumento della percentuale di umidità dell'aria, in breve si avrà una grossa formazione temporalesca

pronti a salpare

Il giorno della partenza è finalmente arrivato. Pronti a salpare? Per una crociera serena e per non evitare sorprese, effettuate una semplice serie di controlli e di operazioni preliminari:

- verificate se la documentazione è in regola e, se intendete navigare in acque di stati esteri, verificate che i componenti dell'equipaggio abbiano i propri documenti di identità in corso di validità. La patente nautica non è considerata documento di identità;
- fate un accurato controllo dello scafo, dei motori, delle alberature, delle vele, del tender e del suo motore fuoribordo. Prima di avviare il motore controllate che le prese a mare siano aperte. Verificate i livelli di carburante e di acqua dolce e controllate tutte le sentine;
- effettuate un accurato stivaggio delle derrate alimentari, delle borse e degli indumenti di tutto l'equipaggio assegnando, se possibile, a ognuno dei componenti una zona ben determinata in modo che possa ritrovare sempre i propri oggetti senza intralciare le manovre o le altre persone. Al termine di tale operazione osservate se la barca è in assetto. In caso negativo ripetete l'operazione sino a quando non avrete la certezza che la linea di galleggiamento sia corretta;
- dopo aver acceso il motore controllate che l'alternatore eroghi la giusta energia elettrica, poi attivate tutta la strumentazione, compresa quella elettronica, al fine di completare il check-up. Controllate le dotazioni di sicurezza individuali e collettive mostrando all'equipaggio come si indossano e come si utilizzano, leggendo le opportune istruzioni. Verificate la boetta luminosa capovolgendola: se la luce si accende e diventa intermittente è OK, altrimenti è necessario sostituire le batterie.
- individuate le carte nautiche a piccola e grande scala necessarie, con il criterio di avere sempre sotto controllo sia la traversata nella sua totalità, sia le varie rotte intermedie. Individuate inoltre porti intermedi di possibile rifugio in caso di avverse condizioni meteorologiche e per il rifornimento. Se siete dotati di cartografia elettronica, riportate i dati contenuti sulla stessa;
- quando avrete certezza delle miglia da percorrere, effettuate il calcolo dell'autonomia, ragionando sempre in termini di più o meno il 10 % per avere un buon margine di sicurezza;
- assumete le notizie meteorologiche: le radio costiere lanciando i bollettini Meteomar quattro volte al giorno, quindi ogni sei ore; gli avvisi di burrasca e cessata burrasca vengono lanciati quando giungono sul tavolo dell'operatore;
- considerato che durante il periodo estivo le giornate sono molto lunghe, organizzate la partenza mollando gli ormeggi all'alba per avere davanti molte ore di luce. Se non siete naviganti esperti o accaniti velisti effettuate però tratte non più lunghe di 12/14 ore, soprattutto se navigate a motore e se non conoscete l'equipaggio;
- sicurezza innanzitutto. Ciò significa che se non riuscite a raggiungere il porto prefissato e decidete di fermarvi un po' prima, in un ancoraggio o un ormeggio sicuro, nessuno che vi potrà biasimare, mentre se "atterrate" in un porto sconosciuto nel cuore della notte e con cattive condizioni di mare, solo per dimostrare di aver raggiunto la meta, commetterete un'azione irresponsabile e criticabile.

Soffermiamoci su due punti che reputiamo basilari : informarsi sulle previsione del tempo e avventurarsi in mari non conosciuti .

Sul primo punto , ripetiamo fino alla noia che prima di partire bisogna assumere informazioni sul tempo : canale VHF 68 , barometro , notiziario TV ,Capitanerie di porto e telefonate nel luogo di destinazione.

Sul secondo punto , sempre prima di partire , occorre studiare i fondali (attenzione alle secche!) nel Portolano e nelle carte nautiche comprese quelle del GPS (curve batometriche)

NON AVVENTURARSI MAI IN MARI SCONOSCIUTI, soprattutto con bassi fondali e acqua torbida da non vedere il fondo e gli scogli affioranti .Dotarsi quantomeno di profonditàmetro .

Detti pericoli vanno evidenziati bene e tenuti sempre sotto visione come sotto visione vanno tenuti i numeri di soccorso e sempre libero il battello di salvataggio.

Studiare poi la direzione dei venti sia per decidere se partire o meno (il vento contro non è mai consigliabile) sia per pernottare in rada.

Fidarsi degli strumenti elettronici ma almeno di quello che indica la posizione averne almeno due (uno di riserva) e non disdegnare l'uso delle carte su cui tracciare la rotta con le squadrette e riportare il tracciato in parallelo sul cerchio graduato. Leggere la rotta sul quadrante superiore o inferiore in funzione della direzione oltre che con il GPS .Per misurare la distanza si tenga presente che un miglio (1852 m) corrisponde ad un primo meridiano (sulle ordinate).Sessanta primi fanno un grado e sessanta secondi un primo.

Durante la navigazione va fatto periodicamente il punto nave. Sulle ordinate si rileva la latitudine (Nord nel nostro emisfero, da 0 a 90 con riferimento all'equatore) e sulle ascisse la longitudine (Ovest nel nostro caso, da 0 a 180 con riferimento a Greenwich).Il senso crescente e' verso l'alto per la latitudine e verso destra per la longitudine.

ATTENZIONE : i dati delle mappe variano con l'epoca e bisogna pertanto tener presente i gradi correttivi indicati

capitanerie di porto

Capitanerie di Porto /Guardia costiera

La nostra Guardia Costiera mette a disposizione del diportista in difficoltà il Numero Blu telefonico 1530 gratuito, che può essere raggiunto anche da bordo con apparecchi cellulari. Questo numero può essere utilizzato anche per segnalare inquinamenti, cetacei in difficoltà e altre emergenze di competenza della Capitaneria di Porto.