



Come orientarsi

**LA PRIMA**

SETTIMANA A BORDO





# MI PRESENTO

Salve mi presento, mi chiamo **Vincenzo Del Giudice**, oggi faccio il **Comandante**, ma prima di arrivare a questo traguardo anche io sono stato un **Allievo Ufficiale di Coperta**, e come te che stai leggendo, sia che tu sia alla prima esperienza, sia che tu abbia già svolto degli imbarchi da Allievo, credo che questi consigli possano tornarti utili.





# PRIMA DI

## *cominciare*



Senza andare tanto lontano, vorrei raccontarti la mia prima esperienza da **Allievo Ufficiale di Coperta** su una **Nave Mercantile, la Mv Grande Africa, nel lontano Giugno 2002**. Come tanti di Voi, anche a me non era stato elencato ne raccontato nulla, di quali sarebbero state le mie mansioni, cosa avrei trovato a bordo, come si viveva a bordo, quali erano i Viaggi che effettuava la Nave etc etc, insomma tutto ciò che oggi cerco di continuare a divulgare, con i nuovi Allievi sperando che poi loro facciano la stessa cosa con i loro coetanei, e con gli istituti Nautici che hanno frequentato.



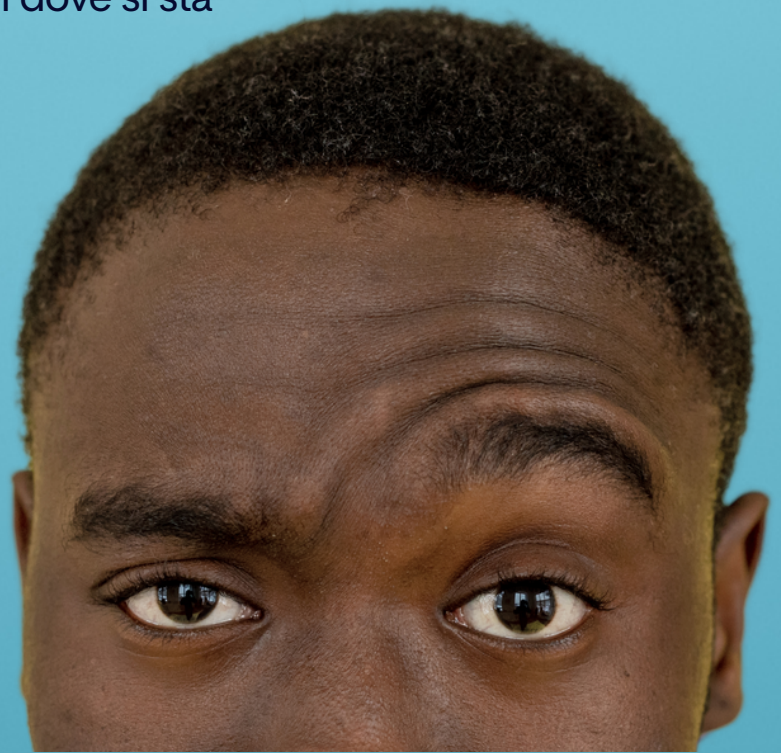


# PREMESSA

## PASSAPAROLA

Ciò che auspico, e che vorrei fosse messo in pratica, è quel **passaparola che può iniziare anche da me che sono al Comando**, e terminare con i ragazzi che si trovano attualmente negli Istituti Nautici, ed un giorno saranno (anche loro) entusiasti di iniziare la loro Carriera nel campo marittimo.

Perché dico **passaparola**, perché purtroppo, come è capitato a me, spesso gli Istituti Nautici (alcuni solamente) sono spaventati dal fatto che un Ufficiale con tanta esperienza, possa rubare all'interno dell'anno scolastico delle ore (semplicemente anche solo 2 ore) per far conoscere agli Studenti, la Vita di bordo, il lavoro, la formazione, come è suddivisa la Nave, ed anche le cose più insignificanti, le domande più improbabili, ma che comunque possano far capire la realtà di una Nave, l'operato, affinché si abbia perlomeno un'infarinatura generale, e non come spesso accade, che si arriva a bordo, inconsapevoli di dove si sta andando e di cosa dovremo fare.





# IL MIO ... NOSTRO PIANO.

Poiché sono uno che non si arrende, ho pensato di creare questo passaparola fra Deck/Engine Cadet ed **Studenti**, affinché non si perda l'opportunità di far conoscere il nostro mondo lavorativo, spesso messo da parte e non affondo conosciuto, a tutti coloro che ne sono interessati e vogliono iniziare, terminati gli Studi, questa favolosa Carriera.

L'idea è questa, l'Allievo che è già a bordo, mentre effettua il suo percorso, **passa le notizie attraverso racconti**, le esperienze delle giornate trascorse a bordo, **ad un suo conoscente o più dell'Istituto che ha frequentato**, affinché lo **Studente** poi possa far vedere o interagire con il resto della Classe/i e si possano raggiungere quante più persone.

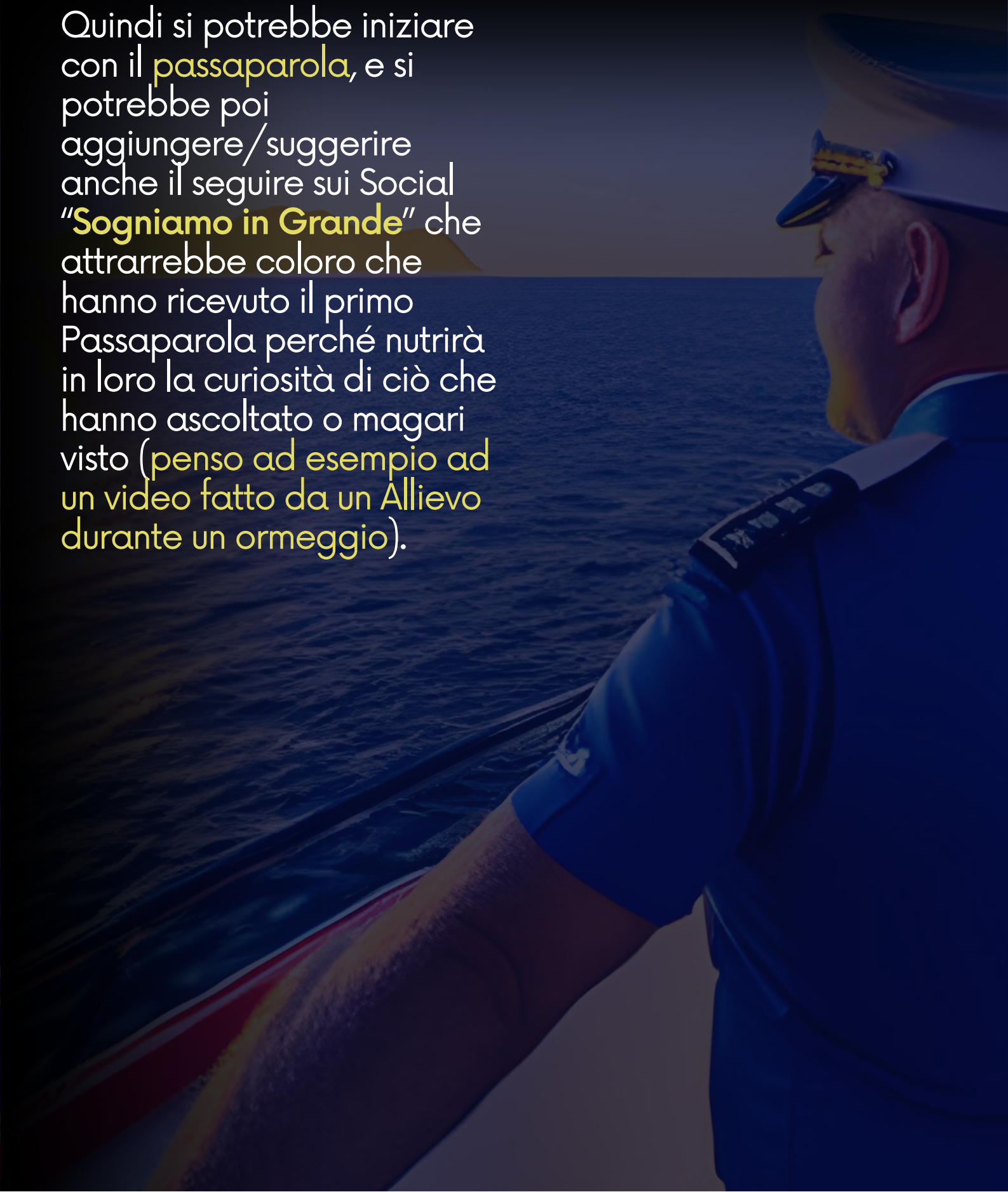


Qualcuno potrà dire che questa è un'idea banale, ma **io credo che proprio perchè è banale, sicuramente funziona**, basta credere in ciò che uno vuole fare, io ci credo sempre in ciò che faccio ed ottengo sempre e dico sempre i risultati che mi ero proposto.



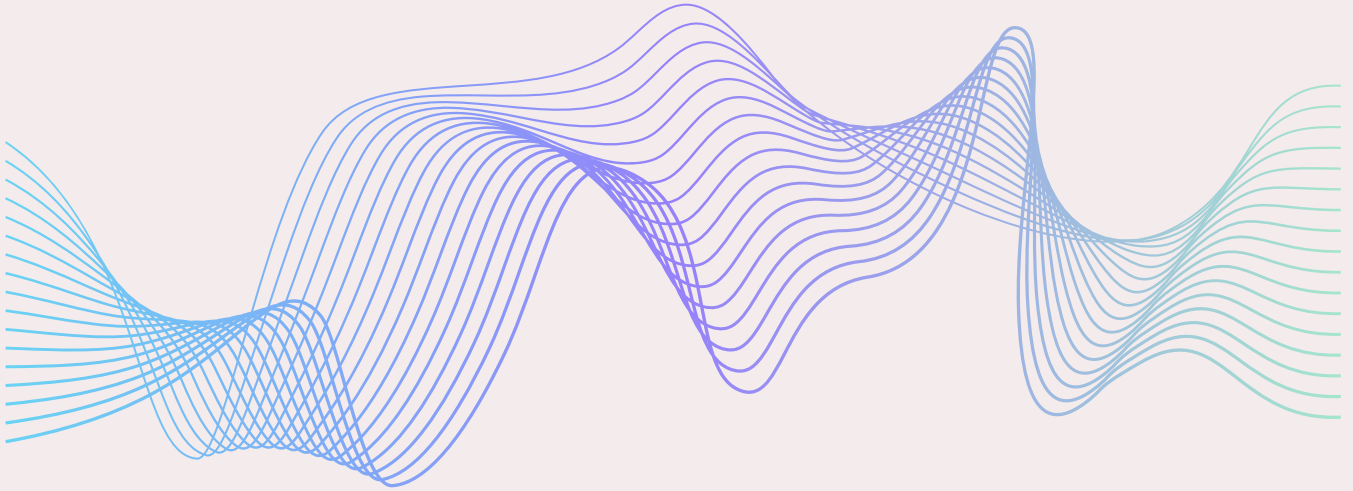
# SI PUÒ FARE

Quindi si potrebbe iniziare con il **passaparola**, e si potrebbe poi aggiungere/suggerire anche il seguire sui Social **"Sogniamo in Grande"** che attrarrebbe coloro che hanno ricevuto il primo Passaparola perché nutrirà in loro la curiosità di ciò che hanno ascoltato o magari visto (**penso ad esempio ad un video fatto da un Allievo durante un ormeggio**).

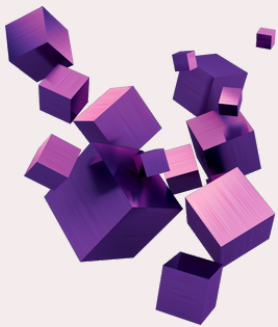




# INDICE



In pochi punti provo ad elencare una serie di Informazioni che credo siano indispensabili per un Allievo al Suo primo imbarco, lontano da casa. Il mio Vademecum è così suddiviso:



- Infarinatura generale
- Preparazione alla partenza
- Appena arrivo a bordo
- Le prime 24 ore
- La prima settimana
- Approfondimenti



# INFARINATURA GENERALE





# INFARINATURA GENERALE *Scuola*

Infarinatura generale durante il periodo scolastico o nel periodo pre-assunzione inerente la **tipologia di Navi**, la **Gerarchia** di bordo, **le mansioni** a bordo e le regole vigenti.

## Tip Nr. 1

Durante il periodo scolastico, è importante acquisire una conoscenza generale delle navi, della gerarchia, delle mansioni e delle dinamiche di bordo. Queste informazioni permettono di apprezzare l'importanza della sicurezza, della collaborazione tra l'equipaggio e di rispettare le regole che garantiscono il buon funzionamento delle operazioni marittime. Che tu sia un allievo al primo imbarco, o un ufficiale in cerca di un cambiamento di compagnia, queste informazioni ti consentiranno di ammortizzare di molto l'impatto con il nuovo contesto lavorativo.

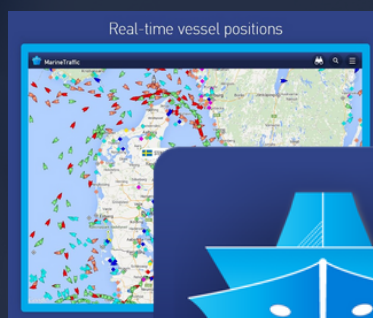


# INFARINATURA GENERALE *Casa*

## Tip Nr. 2 *Assegnazione Nave*

Dopo aver ricevuto il nome della Nave dove imbarcherò, **effettuo tutte le ricerche possibili**, per poterla vedere almeno in foto, leggere le caratteristiche tecniche, conoscere la linea che andrò a fare;

### Marine Traffic

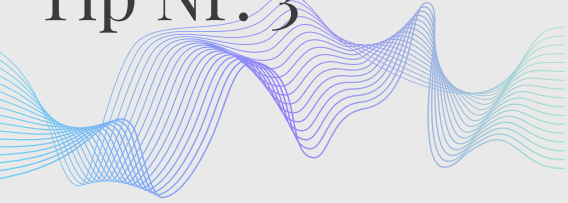




# INFARINATURA GENERALE

## *Preparazione*

### Tip Nr. 3



In base alla Linea saprò già cosa portare a bordo inteso come vestiario, in base alla zona del mondo dove la mia Nave è prevista navigare;



### Tip Nr. 4

Nella mia valigia devo ricordarmi di portare con me, Libri (Manuale dell'Allievo Ufficiale), appunti di Scuola, ma anche il Pc portatile, pendrive, perché a bordo è consuetudine scambiarsi Pdf, video, foto, documenti e manuali.





# PREPARAZIONE ALLA PARTENZA



# PREPARAZIONE ALLA PARTENZA

## Tip Nr. 5

Devo sapere che a bordo c'è **una Gerarchia**, che inizia dal **Comandante**, vige sempre l'educazione e il rispetto verso ogni membro dell'Equipaggio, qualsiasi ruolo svolga.



<input type="checkbox"/>	<b>COMANDANTE</b>	<b>DIRETTORE</b>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<b>PRIMO UFF.LE</b>	Primo Uff.le di macchine	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<b>SECONDO UFF.LE</b>	2nd Uff.le di macchine	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<b>TERZO UFF.LE</b>	Terzo Uff.le di macchine	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<b>ALL.VO UFF.LE</b>	All.vo Uff.le di macchine	<input type="checkbox"/>



## Tip Nr. 6

# LA CABINA

Devo sapere che durante il mio periodo di imbarco, mi sarà affidata una Cabina, che sarà la mia Cameretta per i mesi che starò a bordo, quindi dovrò curarla e mantenerla in ottimo stato, come se fosse la stessa Cameretta che ho a Casa (da ricordare che settimanalmente si effettuano le ispezioni igienico/sanitarie da parte dell'ufficiale preposto);

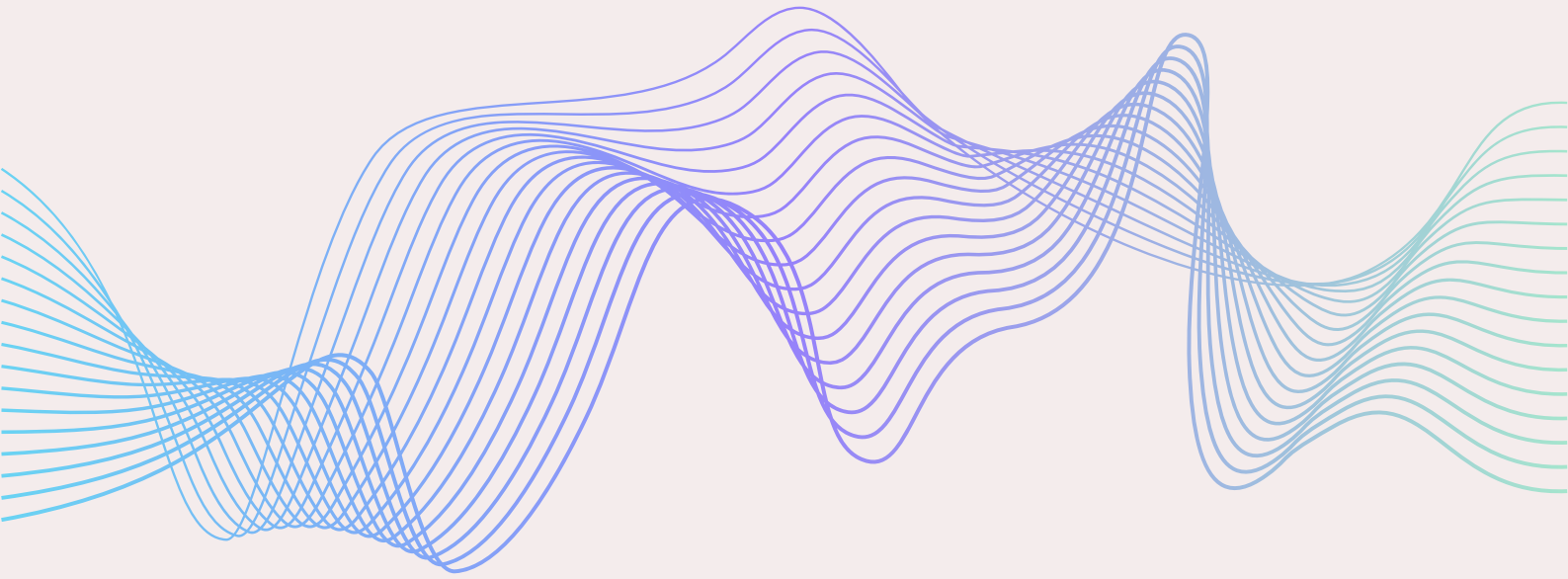
- Questo è un aspetto importante della tua crescita nel caso del primo imbarco

- Se imbarchi in crociera per la prima volta assicurati di imparare come tornare in cabina.

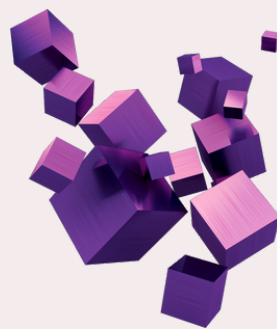




# PREPARAZIONE ALLA PARTENZA



Ricordati sempre di ispezionare bene la tua cabina per verificare quali dispositivi di sicurezza sono presenti e se ci sono oggetti lasciati da chi ti ha preceduto/a.



Inoltre ricorda che anche dietro la porta troverai delle istruzioni utili circa le tue mansioni o le informazioni di sicurezza della nave.

Solitamente  
abbiamo la  
tendenza a  
**sopravalutare**  
dove possiamo  
arrivare da qui  
ad un anno e  
**sottovalutiamo** i  
nostri piani a tre  
anni.







# APPENA ARRIVO A BORDO



Appena si arriva a

# Bordo

## Tip Nr. 7

Devo sapere che il ruolo da Allievo Ufficiale di Coperta, prevede 8 ore giornaliere, nelle quali è prevista la formazione, che riguarda sia in navigazione sul Ponte di Comando, che in Porto, il poter toccare con mano la realtà di tutto ciò che fino a ieri abbiamo solo studiato e oggi piano piano iniziamo a mettere in pratica



## Tip Nr. 8

Devo sapere che **avrò sempre al mio fianco un Ufficiale al quale potrò chiedere consigli** e il quale mi darà l'opportunità di imparare il più possibile.

## Tips Nr. 9

Devo sapere che non appena si giunge a bordo, bisogna da subito recarsi dal Comandante della Nave e presentarsi, subito dopo una volta che ci è stata indicata la Cabina assegnataci, provvedere da subito ad effettuare un controllo delle dotazioni presenti.

(Vedi Lifejacket, Tuta d'immersione, Istruzioni su come indossarle e come raggiungere la Muster Station in caso d'emergenza);



# APPENA ARRIVO A BORDO



## STEP 1

Mi presento al Com.te e ai colleghi.



## STEP 2

Vestiario e PPE



## STEP 3

Accesso al ponte di comando o in sala macchine.

Ispezione dove sono le dotazioni di sicurezza a bordo.

## STEP 4





# LE PRIME 24 ORE

Le prime 24 ore sono un mix di emozioni e sensazioni, scrivile, un giorno ti saranno preziose.



Tutto ti sembrerà nuovo e complicato da comprendere, non ti preoccupare, poi ti sentirai a casa.



HONG KONG  
10 000000



Tip Nr. 10

## **ENTRO 24 ORE**

Devo sapere che il prima possibile è DOVERE dell'Ufficiale alla Sicurezza, farmi fare il giro di Familiarizzazione della Nave, dove potrò conoscere le vie di fuga in caso di emergenza, posizione delle LifeBoat, insomma tutto ciò inerente la Safety

Le prime

# 24 ore

Devo sapere che è sempre consigliato, soprattutto quando si è allergici a qualcosa (medicinali, cibi, etc) è sempre importante avere con se una Lista accurata, e notificarlo da subito oltre che alla Società, anche al Comandante, il quale ne deve tenere conto in caso di bisogno;





Le prime

# 24 ore



Devo sapere che seguirò un percorso di addestramento, da non sottovalutare, e da non attendere che qualcuno me lo venga ad offrire, ma bensì pormi io in prima persona e sempre educatamente, nel richiederlo all'Ufficiale preposto e nel caso non sia ascoltato, informare il Comandante;





# LA PRIMA SETTIMANA





Di fronte ad un target in collisione che viene da dritta, o di una difficoltà nella vita, puoi avere sempre 3 scelte disponibili, virare a dritta (la scelta giusta), a sinistra (la scelta errata), o non fare nulla, ma solo nelle prime due stai realmente facendo qualcosa per evitare la collisione.



La prima

# SETTIMANA

Devo sapere che la Safety a bordo è **la priorità**, se non avrò recepito ed acquisito un'ottima **Familiarizzazione**, e non avrò un'ottima conoscenza della Nave dove sono imbarcato, non sarò mai una risorsa utile/indispensabile, e soprattutto non sarò mai un giorno un Ottimo Ufficiale che potrà insegnare alle nuove reclute questo mestiere



Tip Nr. 14

# LA PRIMA SETTIMANA

Devo sapere che a bordo esiste una Biblioteca (**Ponte di Comando e Cabina Comandante**) dove potrò trovare tutte le Pubblicazioni Nautiche/Convenzioni/Regolamenti etc etc, che interessano il nostro mestiere, **e che sono da supporto alla Navigazione**. In più troverò anche le Monografie Piani Navi, riferiti allo Scafo, all'Apparato Motore e macchinari in generali, suddivise in fascicoli. Le dovrò conoscere e sapere di cosa trattano, giorno per giorno, affidandomi alla curiosità e alla possibilità di avere sempre più nozioni.





# LA PRIMA SETTIMANA

Devo sapere che faccio parte di un Grande Team, composto dal Comandante, Direttore di Macchina, Ufficiali, Sottufficiali e Comuni, una Grande Famiglia, che lavora lontano da casa e vive ogni giorno esperienze diverse, che resteranno sempre nel tuo bagagliaio di vita. Quindi ricorda che l'approccio positivo, l'educazione e la capacità di comprendere gli umori degli altri, è fondamentale.





**LA PRIMA**

# SETTIMANA

Devo sapere che anche se non sarà facile l'inizio, presto tutto passa e un giorno raccoglierò i frutti dei miei sacrifici.





# APPROFONDIMENTI







# APPROFONDIMENTI

CONOSCENZA E  
PADRONANZA DEI  
LUOGHI DI LAVORO



## CONOSCENZA E PADRONANZA DEI LUOGHI DI LAVORO

La conoscenza e padronanza dei luoghi di lavoro di bordo è fondamentale per un allievo ufficiale di coperta o di macchine in quanto garantisce la sicurezza e l'efficienza delle operazioni a bordo di una nave e una corretta formazione del futuro ufficiale. Prima di iniziare qualsiasi attività a bordo, è importante comprendere la disposizione generale della nave, identificando le varie aree, come il ponte principale, la sala macchine, le aree dedicate al carico (se navigherà su navi cargo) o le aree dedicate ai passeggeri (se navigherà su navi dedicate al settore crocieristico), le cabine dell'equipaggio e le aree comuni ecc.

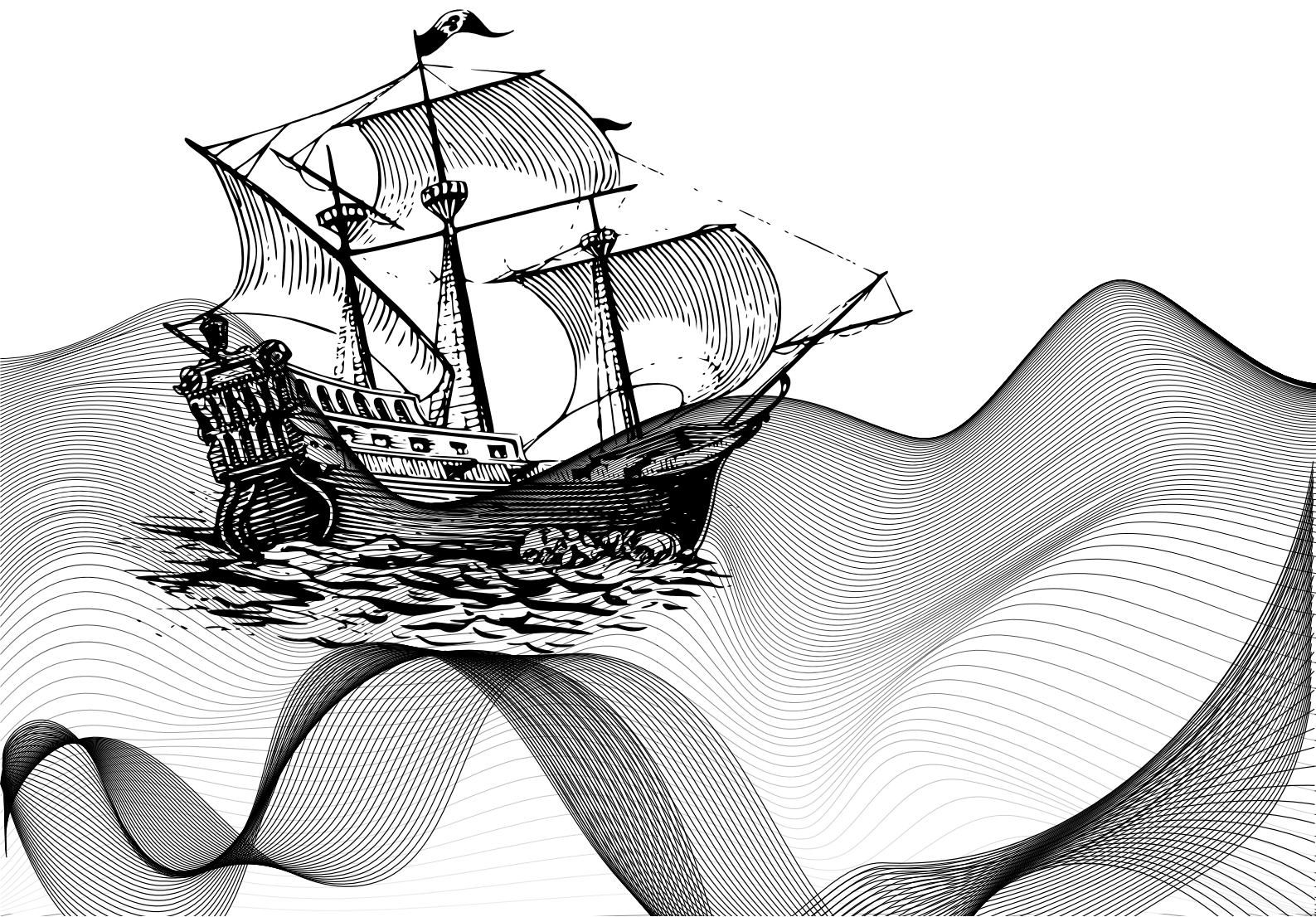




## CONOSCENZA E PADRONANZA DEI LUOGHI DI LAVORO

### C O N O S C I   L A   N A V E

Ogni area di lavoro ha scopi e funzioni specifici, pertanto è necessario imparare le diverse parti, le attrezzature e gli strumenti presenti in ciascuna area e come vengono utilizzati correttamente in sicurezza, tutto questo è identificato nella parola “padronanza” che richiede una “conoscenza” base e l’apprendimento delle procedure per l’uso e per gestire casi di emergenza in quelle aree.





# CONOSCENZA E PADRONANZA DEI LUOGHI DI LAVORO

## Be curious

È importante comprendere i segnali e le indicazioni presenti a bordo, come i poster di sicurezza, Simbologia IMO, ad esempio quelli che indicano quali DPI usare in una determinata area, le segnalazioni di emergenza e i piani di evacuazione, al fine di agire in modo tempestivo ed efficace in ogni caso di necessità.





# DIVENTA

la migliore versione  
del tuo futuro

[sogniamoingrande.com](https://sogniamoingrande.com)

# CONOSCENZA E PADRONANZA DEI LUOGHI DI LAVORO

## SAFETY

La nave è sia il luogo più sicuro per un marittimo, sia un luogo che nasconde tanti ambienti in cui la parola d'ordine è la SAFETY ovvero la sicurezza relativa alla gestione e all'operatività della nave stessa e la protezione del personale di bordo durante tutta la sua permanenza



## DPI

Un allievo ufficiale deve imparare le regole di sicurezza a bordo della nave, ed ogni nave è diversa dalla precedente, anche se possano essere o sono considerate navi gemelle. Lo studio deve includere anche i protocolli per l'uso corretto dei dispositivi di protezione individuale (DPI) come elmetti, giubbotti di salvataggio, tuta d'immersione e attrezzature antinfortunistiche



## CONOSCENZA DELLE ATTREZZATURE

La conoscenza delle attrezzature di sollevamento e degli impianti di manovra, come gru, argani e winch, è essenziale, inoltre, saper le aree coinvolte nelle operazioni del maneggio del carico come la zona di imbarco automezzi (Es. navi Car Carrier / RoRo Pax / Ferry); Le stive del carico (Es. Navi General Cargo / Bulk Carrier, Portacontainer); le cisterne del carico (Oil o Product o Chemical Tanker / Navi cisterne); le casse di zavorra; Le linee del carico, i collettori, Linee antincendio; Locale pompe e così via.





CONOSCENZA E  
**PADRONANZA DEI**  
LUOGHI DI LAVORO

# GMDSS

IMPARA A COMUNICARE

È importante anche familiarizzare con i **sistemi di comunicazione a bordo**, e da usare nelle varie aree operative, come radio, interfono e segnalazioni acustiche, al fine di garantire una comunicazione efficace tra i membri dell'equipaggio in ogni momento e nei casi di emergenza.





in

# Sintesi

Infine, la padronanza dei luoghi di lavoro di bordo richiede la pratica costante e l'esperienza sul campo, formazione e familiarizzazione attraverso esercitazioni, addestramenti, simulazioni e briefing prima e dopo le simulazioni e dibattiti (meeting) in cui si condivide esperienza e si cerca di correggere e migliorare le conoscenze e le prestazioni di ogni membro dell'equipaggio, senza dimenticare l'osservazione diretta delle operazioni per consolidare le conoscenze teoriche acquisite durante gli studi scolastici e accademici





# APPROFONDIMENTI





# familiarizzazione

Quando si parla di **familiarizzazione**, molto spesso si sottovaluta l'importanza della frase stessa, e soprattutto il vero significato.

Il valore di quest'ultima è data **dall'importanza che ogni membro dell'Equipaggio** presta, appena giunto a bordo o già a bordo da poco tempo, affinché la stessa resti impressa nella mente.



# familiarizzazione

Per Familiarizzazione si intendono svariate cose, la conoscenza del **Ponte di Comando** con tutta la sua strumentazione, la Biblioteca Tecnico Normativa che racchiude tutti quei **Libri/Pubblicazioni/Regolamenti utili alla Navigazione, le Monografie / Disegni** di ogni strumento, i Poster che svolgono tutti un compito specifico, facilmente individuabili sul ponte di comando, da non trascurare ma piuttosto fare attenzione e conoscerne sempre la loro posizione.





Trascurare tali informazioni non rende nessun Ufficiale padrone del Ponte di Comando e del luogo di lavoro e potrebbe causare una navigazione poco sicura





# familiarizzazione

All'Allievo appena imbarcato è richiesto di osservare e comprendere quanto più possibile da questa prima fase di Familiarizzazione che verrà poi ampliata anche con un giro della Nave intera per vedere tutto ciò che è anche Safety.



# WHY

Il trucco per coloro che sono alle prime armi, è essere quanto più curiosi possibile, in ogni situazione, chiedersi il “perché” di tutto ciò che non si conosce.



Purtroppo come Allievi (soprattutto durante il primo imbarco), non abbiamo modo di conoscere tutto ciò che ci circonda. Tuttavia, ciò non deve essere motivo di inefficienza; anzi, grazie alla nostra curiosità e al nostro accesso illimitato ai contenuti digitali, possiamo acquisire informazioni e conoscenze anche da soli.

Il dono della curiosità viene spesso messo da parte, a volte per timidezza o per il timore che sorge nel manifestare la classica frase: "A cosa serve questo?". La fase iniziale serve proprio a fare domande, a conoscere e a sapere.

Alcune delle cose più importanti di cui non possiamo fare assolutamente a meno sono le **Pubblicazioni Nautiche**. Questi sono semplici libri, spesso redatti da ADMIRALTY, nei quali possiamo trovare tutte le informazioni utili e pertinenti per la pianificazione del viaggio e non solo.

Alcune di esse:

- Elenco dei fari e fanali e dei segnali di nebbia
- I Radioservizi
- I portolani
- Effemeridi
- Tavole di marea



Quest'ultime sopracitate sono solo una  
piccolissima parte di quello che  
troveremo sul ponte di comando.  
Andiamo pero' a scoprire di cosa si tratta.

familiarizzazione





## *Elenco dei fari e fanali*

Elenco dei fari e fanali e segnali di nebbia indica quella pubblicazione che è in grado di fornirci informazioni sui segnali luminosi, e le loro caratteristiche, che troveremo durante la nostra navigazione





## *Radioservizi*

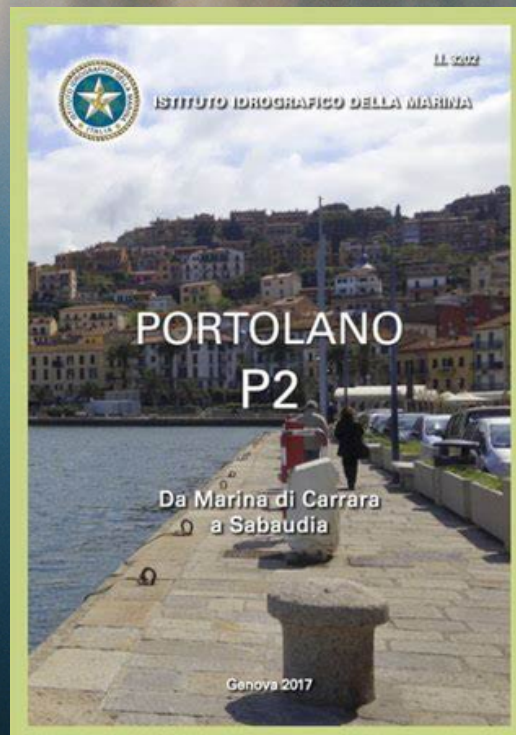
I Radioservizi per la navigazione è una pubblicazione che ci offre informazioni relative ai radiofari, i sistemi satellitari, le stazioni NAVTEX.





# *I portolani*

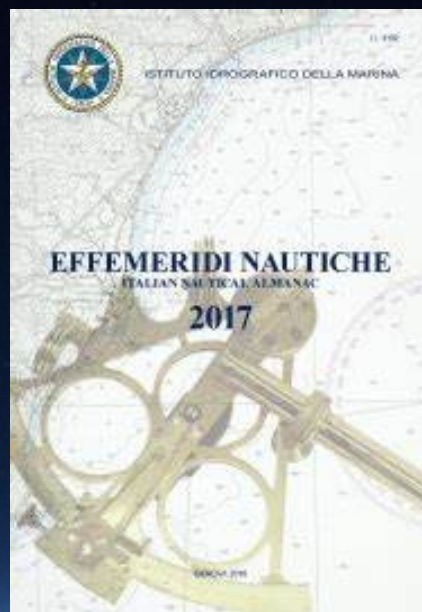
I portolani sono quelle pubblicazioni che ci torneranno utili quando vogliamo raccogliere informazioni di ogni genere inerente ai vari porti e ad alcune zone costiere; essi indicano specificatamente morfologia del fondale, posizioni di ancoraggio, i venti che si sviluppano maggiormente in una determinata zona, composizione delle isole, l'entrata in porto seguita dalle informazioni di comunicazione al pilota.





# *Le effemeridi*

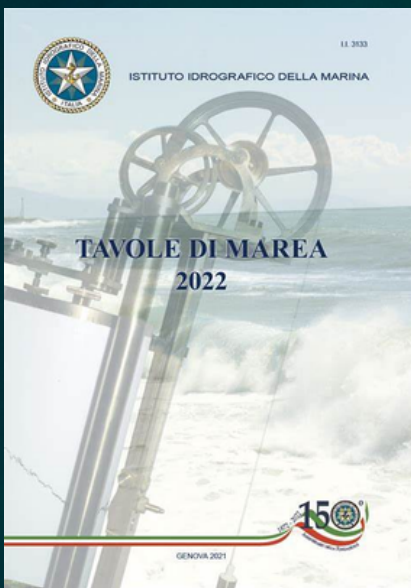
Le effemeridi sono delle pubblicazioni che contengono dei valori fondamentali inerenti la posizione degli astri in un determinato periodo di tempo, in navigazione vengono utilizzate per calcolare l'errore della gyro bussola





## *Le tavole di marea*

Le tavole di marea indicano i periodi di bassa e alta marea per tutti i porti che incontreremo durante la navigazione



Queste pubblicazioni ,sul ponte , sono collocate in una libreria, in modo che tutti possano cercare informazioni in caso di necessità.



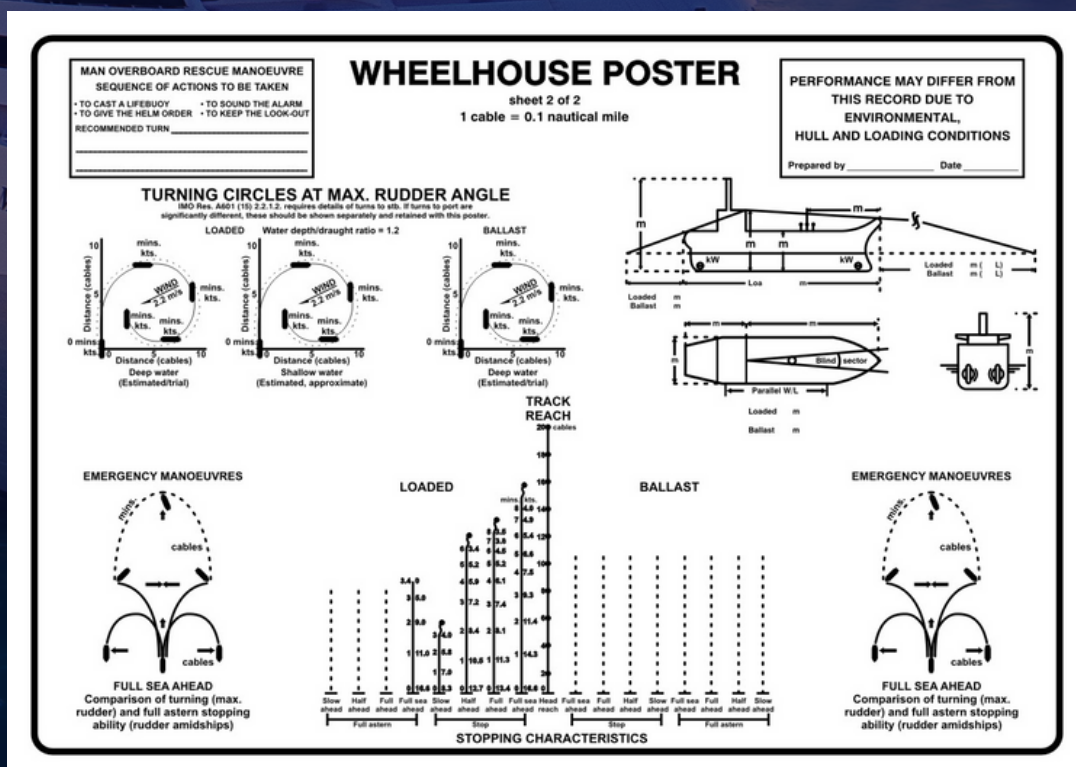
Durante la familiarizzazione bisogna prestare molta **attenzione a tutto ciò che ci circonda** anche a ciò che non potremo vedere se non aprissimo qualche sportello o cassetto: Strumenti come **bussola magnetica di rispetto, megafono, anemometro manuale, solcometro, sestante** possono essere trovati solo così.



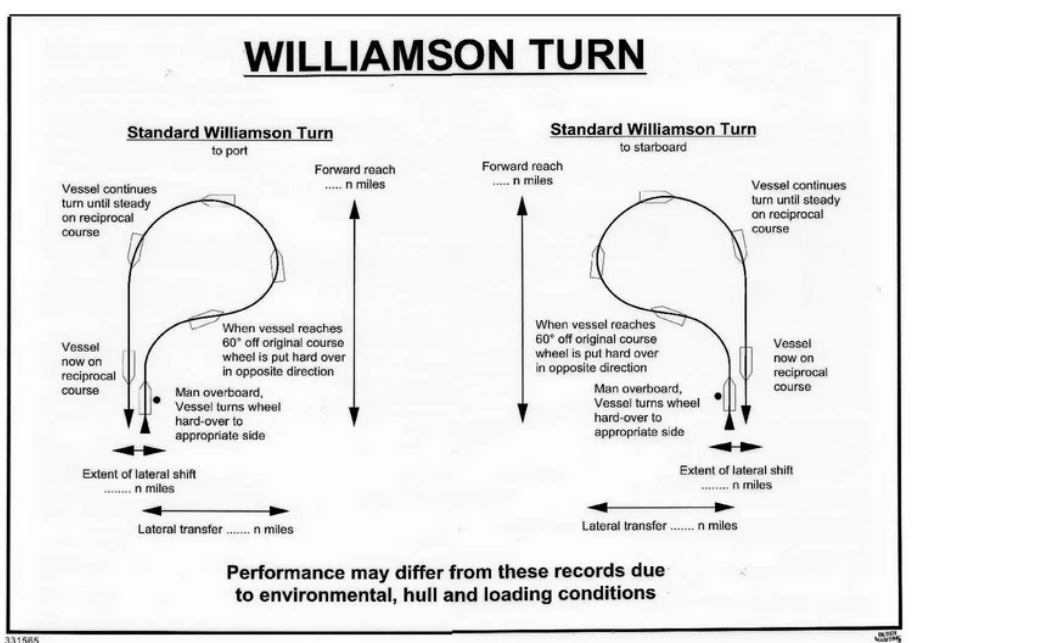


# SUL PONTE

Quando si sale sul **ponte di comando** bisogna stare attenti a tutto, anche alle cose che ci potrebbero sembrare banali come il cosiddetto **Wheelhouse poster**. Quasi impossibile non notarlo, quest'ultimo è un documento di grandi dimensioni posto in un' area ben visibile sul ponte e offre **informazioni generali della nave**, caratteristiche del motore e tanto altro.



Un altro poster di cui sicuramente vi accorgete quando salirete a bordo è il poster che indica la **Williamson Turn**, ovvero una particolare manovra che si effettua in caso di emergenza di uomo a mare.







Sapere, la loro posizione e il loro contenuto rende, **noi Allievi e non, coscienti di tutto ciò che ci circonda sul Ponte di Comando** e ci aiuta a capire il significato della frase **“Padronanza del luogo di lavoro”**.

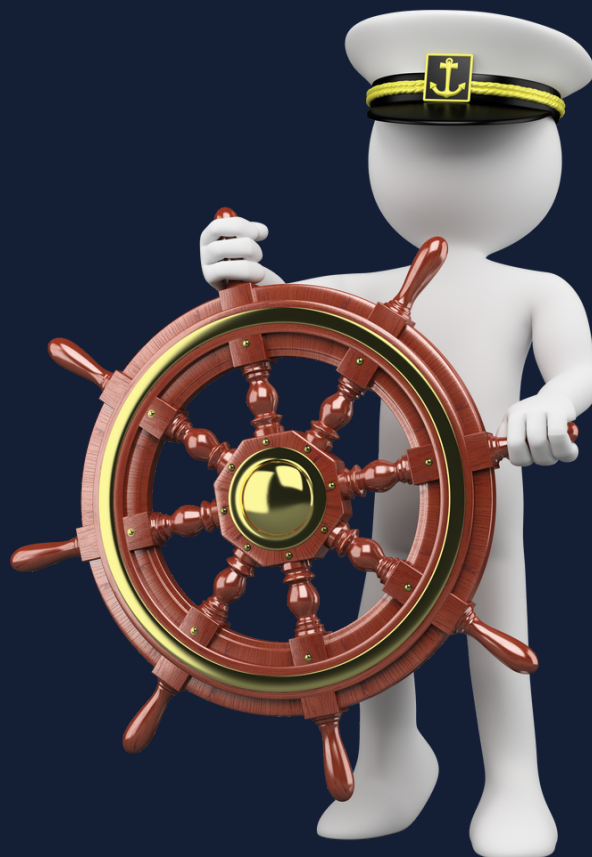
Molte volte quando ci si trova in un discorso che non si comprende si pensa che quest'ultimo non ci riguardi, ma una cosa che si impara a bordo è che ogni membro dell'equipaggio deve essere in grado di saper fare tutto.





**Conoscere il funzionamento del timone** non deve in nessun modo interessare solo il marinaio abilitato a timoniere ma piuttosto, **anche l'Allievo deve essere in grado di svolgere queste azioni.**

Quando si parla di **familiarizzare** con la nave molto spesso si sottovaluta la teoria, per preferire la pratica.





**Una volta saliti sul ponte**, la prima cosa che colpisce le persone è la moltitudine di strumentazioni presenti sulla plancia di comando.

È importante però conoscere anche l'esistenza delle cosiddette **Monografie di bordo**, che forniscono informazioni fondamentali sul funzionamento, la composizione e la risoluzione di eventuali problemi legati alle diverse apparecchiature, quali:

- **Radar**
- **Ecdis**
- **Navtex**
- **AIS**
- **GPS**
- **Anemometro**
- **Autopilota**





Ma il fulcro della **familiarizzazione** è **avere la coscienza di ogni mezzo** di cui la nave è dotata.

Sul ponte per esempio sono disposti alcuni strumenti di utilizzo in caso di emergenza come i **Lifejacket**, le **immersion suit**, le **boette fumogene**, i **razzi paracadute**, i **fuochi a mano**, i **dispositivi di respirazione di emergenza**, il **lancia sagole**.



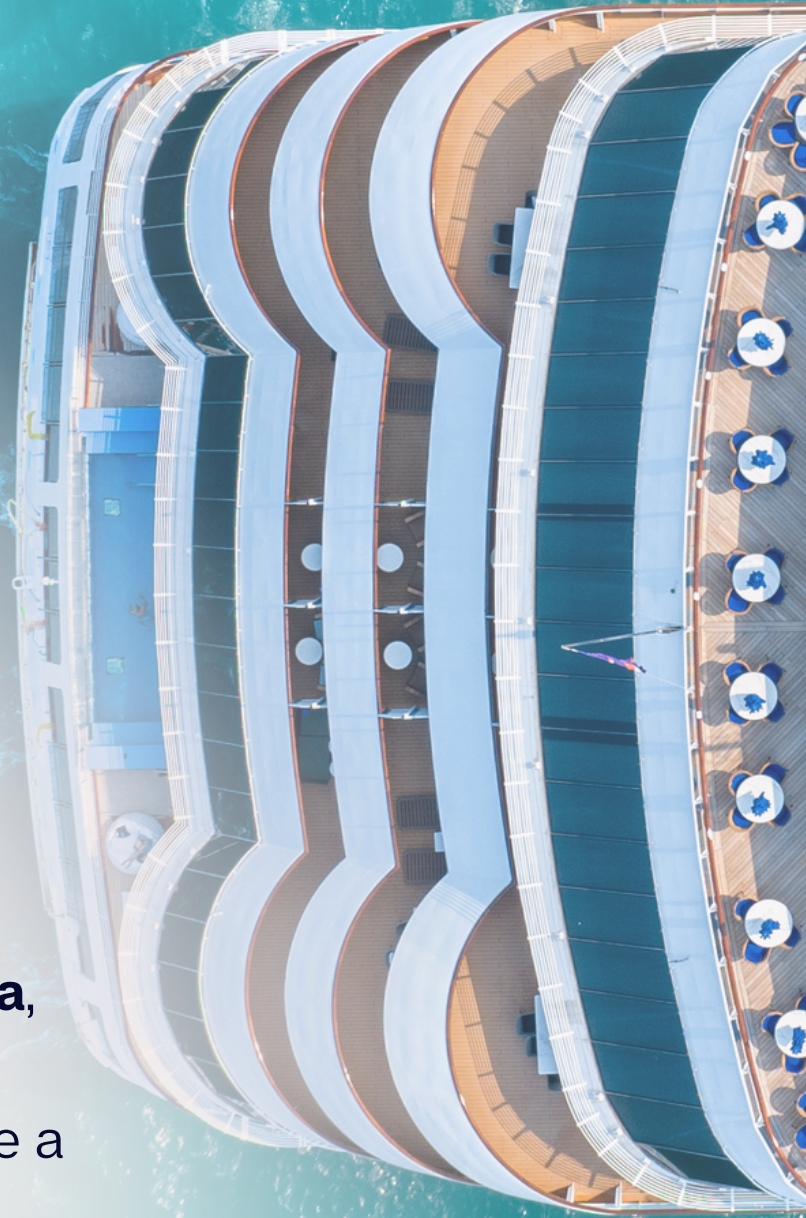


Per sapere la loro posizione e quantità però bisognerà consultare il Safety Plan anch'esso situato sul ponte di comando

Il safety plan ci offre informazioni sulle **quantità precise e sulla posizione di ogni dotazione di emergenza**, è spesso accompagnato e situato nella medesima posizione del **fire plan** che indica le **stazioni antincendio**, l'**ubicazione delle attrezzature necessarie e i sistemi di allarme**.



Quando si tratta di **vita umana**, non si scherza e la **familiarizzazione** serve anche a sapere quando, dove, e come utilizzare i vari strumenti e impianti che abbiamo a bordo per combattere un'incendio.





# familiarizzazione

Una cosa fondamentale per la buona riuscita di un'**azione antincendio** è che ogni persona membro dell'equipaggio pur essendo da sola deve essere cosciente di quello che fa e **agire nel miglior modo possibile.**

Ogni situazione d'incendio necessita di operare con mente lucida e chiarezza per questo **durante la familiarizzazione si deve comprendere anche il perché** e il come utilizzare le varie tipologie di estintori come: Co2, Schiuma, Polvere o Altro.





# familiarizzazione

Obbiettivo di una corretta **familiarizzazione** è insegnare che impianti fissi antincendio si hanno in dotazione come impianto Co2 ;Water Mist, la classica linea d'acqua e la schiuma chimica utilizzata per combattere l'incendio in zone come la cucina.

Tutte queste informazioni **fanno in modo che l'allievo sia al corrente** di come attivare gli impianti anche nella peggior situazione. **Un'allievo con un'ottima preparazione può riuscire a svolgere e operare correttamente** durante una qualsiasi fattispecie di emergenza, dall'uomo a mare all'abbandono nave.





Quest'ultima richiede una conoscenza molto specifica in quanto, quando si sale su una Lancia di salvataggio (LifeBoat) bisogna sapere la **procedura da effettuare per il corretto ammaino di quest'ultima**

Occorre inoltre conoscere la **differenza fra le lifeboat.**

A bordo delle navi mercantili si hanno generalmente **due lifeboat**, una delle quali si distingue dall'altra per la **capacità di recupero maggiore**, la **rescue boat** infatti è in grado di essere recuperata molto velocemente grazie ad un vericello più potente.



Tutte queste nozioni fanno sì **che in caso di una qualsiasi emergenza**, anche un Allievo al primo imbarco **riesca a effettuare e a operare nel miglior modo possibile.**





Un'aiuto a comprendere maggiormente le varie tipologie di emergenze, i segnali acustici e i ruoli da rispettare durante una di esse vengono esposti nella **Muster List**, un post che è presente in numerosi locali frequentati dall'equipaggio compreso il ponte di comando.

## MUSTER LIST

### FIRE

Continuous ringing of the general alarm bells for not less than 10 seconds; followed by 1, 2, 3, or 4 short rings to indicate the location of the fire by deck level, supplemented by the same signal on the ship's whistle.

**4 RINGS:** Fire team muster at scene of fire on Texas Deck.  
**3 RINGS:** Fire team muster at scene of fire in Passenger Cabin.  
**2 RINGS:** Fire team muster at scene of fire on Car Deck.  
**1 RING:** Engine room fire team muster at scene of fire. Deck team muster at entrance to control room on Car Deck. Assist as directed by Chief Engineer and Mate.

### ABANDON SHIP

Seven short rings, followed by one long ring on the general alarm bells, supplemented by the same signal on the ship's whistle.

**Evacuation Zones**

End #1  
 End #2  
 End #3  
 End #4  
 End #5  
 End #6  
 End #7

### RESCUE

One long ring and one short ring, sounded at least three times on the general alarm bells; followed by one short ring for Boat #1, two short rings for Boat #2, supplemented by the same signal on the ship's whistle.

CREW ACTIONS			
<p><b>Master</b> On bridge, in command.</p> <p><b>Chief Engineer</b> In charge of engine room and engine room fire fighting operations. In charge of lead CO<sub>2</sub> and nitrogen admission, to charge at scene of engine room fire. On fire suit and SCBA, as required, for engine room fire. For deck fires, assist Master as directed.</p> <p><b>Assistant Engineer</b> Report to deck fires with portable fire extinguishers, clear and secure Car Deck Zones 1 and 2 and assist as directed. For engine room fire, assist Master as directed. Other persons, including onboard concessionaire if available, may be assigned additional non-critical emergency duties at the Master's discretion.</p>	<p><b>Master</b> On bridge, in command. After evacuation, in charge of #2 and #3A. In charge of vessel control in both Assembly Stations. In charge at #1 and Embarkation Stations, deploy #1 and #2 as directed. After evacuation, assist or take charge of #2 and #3A as directed.</p> <p><b>Chief Engineer</b> Assist with damage control as directed by Chief Engineer. Assist at #2 and Embarkation Stations. Assist with damage control as directed by Chief Engineer. Assist at #2 and Embarkation Stations. Assist with damage control as directed by Chief Engineer. Assist at #2 and Embarkation Stations.</p> <p><b>Assistant Engineer</b> Assist with damage control as directed by Chief Engineer. Assist at #2 and Embarkation Stations. Assist with damage control as directed by Chief Engineer. Assist at #2 and Embarkation Stations.</p> <p><b>Other Persons</b> Clear and secure Car Deck Zone 1. Launch and take command of emergency response team. Marshal and view (USA) as directed.</p>	<p><b>Master</b> On bridge, in command. In charge of engine room and damage control operations. Assist at #1 and Embarkation Stations. After evacuation, assist or take charge of #1 and #2A as directed.</p> <p><b>Chief Engineer</b> Assist with damage control as directed by Chief Engineer. Assist at #2 and Embarkation Stations. Assist with damage control as directed by Chief Engineer. Assist at #2 and Embarkation Stations.</p> <p><b>Assistant Engineer</b> Assist with damage control as directed by Chief Engineer. Assist at #2 and Embarkation Stations. Assist with damage control as directed by Chief Engineer. Assist at #2 and Embarkation Stations.</p> <p><b>Other Persons</b> Assist with damage control as directed by Chief Engineer. Assist at #2 and Embarkation Stations. Assist with damage control as directed by Chief Engineer. Assist at #2 and Embarkation Stations.</p>	<p><b>Master</b> On bridge, in command. Check motor and equipment. Release fire horn rings. Tend partners as needed. After launch, in charge of Cabin Zones and designated Assembly Station.</p> <p><b>Chief Officer #2</b> Remove cover as needed. Check motor and equipment. Release fire horn rings. Tend partners as needed. After launch, in charge of Cabin Zones and designated Assembly Station.</p> <p><b>Assistant Engineer</b> In charge of engine room. Assist as directed.</p> <p><b>Chief Engineer</b> Clear and secure Car Deck Zones 1 and 2. Assist as directed.</p> <p><b>Other Persons</b> Other persons, including onboard concessionaire if available, may be assigned additional non-critical emergency duties at the Master's discretion.</p>
SPECIFIC INSTRUCTIONS			
<p>1 Any crew member discovering a fire shall immediately notify the pilot house and then fight the fire with available equipment until relieved.</p> <p>2 Upon sounding the fire alarm, the pump shall be immediately started, sprinkler valves, fuel tank remote rods, and fixed extinguishing systems shall be tested as needed. All electrical power (steers, fans, the screen doors, water light doors, air ports, hatches and overhead discharges) shall be secured as needed in affected areas.</p>	<p>1 When the Master sounds the abandon ship alarm, damage control procedures will be initiated by the Chief Engineer. All emergency doors and air ports shall be closed, and as needed, foggy pumps shall be started and overhead discharges shall be secured. Rescue boats, and survival craft shall be deployed as directed by the Master.</p> <p>2 Crew members in charge of evacuation zones and/or assembly stations shall assemble passengers, ensure that all vehicles and red routes have been searched and evacuated, ensure that life jackets are properly donned, show hypothermia prevention and treatment, maintain order and direct passengers to the nearest designated Embarkation Station (ES).</p> <p>3 Crew members in charge of an Embarkation Station and/or inflatable Bumpout Apparatus shall give assistance and direction to passengers, ensure that all slides, ladders and survival craft are properly deployed and launched. Master, Mate, Chief Officer and other crew members shall be located at each Embarkation Station.</p>	<p>1 Upon notification that someone is overboard, three ring buoys over the side, retrieve the vessel as needed, station lookouts and clear rescue boats for launching.</p> <p>2 Every effort should be made to maintain visual contact with the person overboard. A crew member or, if necessary, a passenger shall be designated as a spotter until relieved.</p> <p>3 Rescue boat crew members shall don suitable flotation devices prior to launching.</p> <p>4 During man overboard emergencies, crew members in charge at various muster stations conduct head count of Crew and Report back to Master. Crew members in charge of Assembly Stations shall assist passengers to account for members of their party and report any missing persons.</p>	<p>10 The person in charge of a firefighting operation, assembly station, embarkation station or command of a rescue boat shall maintain communication with the bridge via portable radio, sound powered phone or any other means necessary.</p> <p>11 Whenever it is necessary and possible, crew members shall wash passengers about impending impacts and the need for passengers to minimize movements during emergencies and rough weather.</p> <p>12 Deceased from all emergency stations shall be three short rings (■■■■) on the general alarm bells, supplemented by three short blasts on the whistle and/or an announcement on the public address system.</p> <p>13 Regular and extra vessel crew members shall be assigned additional duties at the Master's discretion.</p>
GENERAL INSTRUCTIONS			
<p>1 The entire crew shall familiarize themselves with the location and duties of their emergency stations immediately upon reporting to board.</p> <p>2 The entire crew shall be instructed in the performance of their special duties. Ship's officers shall designate substitutions for key persons disabled in an emergency.</p>	<p>3 The Chief Mate shall be responsible for ensuring that all life-saving and firefighting appliances are maintained in good condition and are ready for immediate use.</p> <p>4 Drills shall, as far as practicable, be conducted as if there were an actual emergency.</p> <p>5 During drills all required life-saving and firefighting equipment shall be brought from the emergency lockers and the persons designated shall demonstrate their ability to use the equipment.</p>	<p>6 The anchor master bell signal consists of one short ring followed by one long ring (■ ■ ■ ■) on the same signal on the ship's whistle. Upon hearing this signal the designated anchor team shall muster at their stations and prepare the anchor and windlass for deployment. Drifting as directed.</p> <p>7 Upon hearing any emergency signal, all crew members shall report to their assigned stations and perform their assigned duties.</p> <p>8 Passengers shall be mustered at the assembly stations for all emergencies. Crew members in charge of and/or maintaining order in evacuation zones containing passenger assembly stations shall provide assistance and direction to the passengers at the assembly station during all emergencies.</p> <p>9 The fire's exact location or the order to abandon ship shall be given by the Master using the public address system.</p>	<p>10 The person in charge of a firefighting operation, assembly station, embarkation station or command of a rescue boat shall maintain communication with the bridge via portable radio, sound powered phone or any other means necessary.</p> <p>11 Whenever it is necessary and possible, crew members shall wash passengers about impending impacts and the need for passengers to minimize movements during emergencies and rough weather.</p> <p>12 Deceased from all emergency stations shall be three short rings (■■■■) on the general alarm bells, supplemented by three short blasts on the whistle and/or an announcement on the public address system.</p> <p>13 Regular and extra vessel crew members shall be assigned additional duties at the Master's discretion.</p>

SEALTH Muster list assignments do not prevent the Master's authority to assign duties and stations appropriate to the circumstances, nor is it intended that crew members' actions be limited solely to those included in the muster list.



Spero che tutte queste informazioni ti risultino utili, e per altre info conta sempre su tutta la squadra di SIG.



FINE