

L'argomento è qui trattato in forma estremamente sintetica, [contattateci](#) per saperne di più o per consigli sui singoli argomenti.

**Per iniziare ricordiamo la regola fondamentale della sicurezza in mare, in inglese la regola delle 4L: lead, log, longitude and lookout. In italiano: conoscere sempre in ogni momento 4 dati fondamentali: profondità dell'acqua, velocità, posizione e direzione dello scafo, e attenzione a ciò che ci circonda.**

#### La barca

'Le barche sono ok, il problema sono gli uomini...' Joseph Conrad

E' assolutamente vero che raramente gli incidenti sono il frutto di un difetto della barca. Ciò non toglie che una piccola occhiata gliela dobbiamo riservare durante ogni istante della navigazione. Per quanto il nostro interesse sia la navigazione a vela, è fondamentale capire che **il motore** è essenziale anche nelle situazioni di emergenza. Solo un motore affidabile e ben mantenuto potrà consentirci di raggiungere un ormeggio sicuro durante una burrasca, mantenere vivi gli impianti elettrici della barca e le batterie, funzionare come pompa di sentina di emergenza e a volte rimontare un vento infido che ci spinge troppo in costa. **La RNLI inglese ricorda che la maggior parte degli incidenti in mare dipende da un problema al motore o al suo carburante.** Ecco: *All research seems to indicate that engine failure is responsible for a significant proportion of incidents. The RNLI knows this from its records, and the MCA similarly is aware of the issues. Running out of fuel is also a common cause of service and fits neatly with engine maintenance as a simple safety message. If you have an engine in your craft then we would strongly recommend that you know the basics of starting, running and maintaining it. Appropriate spares should be carried on board and fuel should be calculated on approximately 1/3 for the outward trip, 1/3 for the return and 1/3 as spare. Do not rely on fuel gauges as these have been known to be faulty. Where possible, an alternative means of propulsion should be carried. Engine failure alone is not a distress situation: it does not warrant a Mayday call or the use of flares unless lack of power has put the boat and crew in grave and imminent danger.*

A parte i normali controlli (olio acqua e filtri), vi raccomandiamo di conoscere bene:

- come avviare il motore senza la chiave (usare il bottone sopra il teleruttore o facendo ponte sul cavo di avviamento – occhio alle scintille);
- saper verificare che il cavo di spegnimento possa ritornare in posizione di alimentazione;
- individuare rapidamente le prese a mare e verificare che l'acqua di mare entri correttamente in circolo e ne esca;
- conoscere il circuito di alimentazione in modo che eventuali impurità del gasolio non lo ostruiscano;
- assicurarsi che il motore abbia la sua batteria autonoma e che i servizi di bordo non la utilizzino (quindi usare il parallelo solo in caso di emergenza);
- il sistema di spurgo del motore, qualora il flusso del gasolio si fermi.

**Il consiglio generale è conoscere come il motore parte e si alimenta.** Se ciò accade, ovvero parte, è improbabile che un motore diesel si spenga. In ogni caso è buona norma, con cattivo tempo, accendere il motore con largo anticipo rispetto alle manovre di ormeggio o ancoraggio, per consentire adeguate contromisure. In caso di prolungata burrasca, accendere il motore con frequenza per mantenere le batterie ben cariche e per assicurarsi che l'acqua di raffreddamento non ritorni ai cilindri a causa di sbandamenti della barca.



**Sailing  
Charter  
World**

### Le dotazioni di sicurezza

Sono in molti i navigatori che preferiscono privilegiare la sicurezza della barca alle dotazioni di sicurezza. Prima però ci preme sottolineare che, prima, molto prima ancora di pensare a come recuperare un uomo a mare, è molto meglio sapere bene come non perderlo!!!!

Elenchiamo quelle che secondo noi sono fondamentali, in ordine di importanza:

- lifelines senza interruzioni da poppa a prua e arnesi per attaccarvi, anche e soprattutto per il timoniere;
  - presenza di vele da tempesta;
  - conoscenza perfetta, anche al buio, della manovra di riduzione della superficie delle vele;
  - bussola illuminata;
  - radio ben funzionante;
  - riflettore radar;
  - battellino gonfio, ben legato, zavorrato, pronto sul ponte (non necessariamente, e secondo alcuni proprio non, la zattera di salvataggio); chi naviga molto lo tiene, durante le traversate difficili, zavorrato/legato con taniche d'acqua in plastica, così prende due piccioni con una fava...
  - estintore;
  - giubbotti salvagente con fischietto e supporto al collo;
  - le dotazioni di sicurezza 'di legge' (no comment): zattera della disperazione e fuochi d'artificio.
- Ricordate: la maggior parte delle barche abbandonate vengono trovate ancora a galla. Sulla zattera di salvataggio non si scende mai, vi si sale.

### Prima di partire

In caso di peggioramento del tempo o anche solo di insicurezza, e in ogni caso durante le traversate, specialmente notturne, è fondamentale:

- studiare molto bene la rotta, i fari, i porti e gli approdi più vicini e di destinazione in modo da non trovarsi a doverli studiare con il maltempo;
- far riferimento a uno o più waypoint GPS chiari, diretti e sicuri;
- studiare attentamente la meteo;
- chiudere correttamente i gavoni e gli oblò, e in caso di cattivo tempo anche gli aereatori;
- fissare, e bene, tutto quello che si può fissare a bordo;
- bloccare bene l'ancora;
- predisporre sempre arnese, attacco, fischietto, luce, luce bussola per il timoniere. Deve essere comunque libero di muoversi in pozzetto per gestire le scotte e ridurre vela;
- preparare l'equipaggio, i turni e la dieta.


### Le ancore e l'ancoraggio

Le ancore della nostra barca sono non 2, ma 3, e ognuna ha un suo nome: fede, speranza e carità. Verificate di avere a bordo un cavo/catena per la seconda ancora, che quest'ultima sia adeguata e un grillo per aggiungere una seconda ancora alla catena principale. Ricordare inoltre che va data tanta catena quanto 3 volte il fondo (minimo) e che tale misura va aumentata a seconda della forza del vento. Inoltre che l'ancoraggio va scelto in modo da porre quanta più protezione possibile tra la barca e il vento che è previsto, e in base alla qualità della tenuta del fondo. Le posidonie fitte dei nostri mari, che tanto gli ecologisti amano e vorrebbero veder proliferare, sono purtroppo quanto di peggio il fondo possa offrire. E' fortemente consigliabile avere una chiara idea, anche in condizioni di mare stabili e tranquille, di un ancoraggio sicuro dove rifugiarsi in caso di temporale. Ricordiamo che nei nostri mari e specialmente presso le isole maggiori un temporale può sollevare venti vicini ai 100 chilometri orari senza preavviso e in ogni momento. Per quanto di breve durata questi venti possono facilmente far arare l'ormeggio e far abbreviare la barca verso il largo o, peggio ancora, verso le rocce.

### La meteo

Tutti gli skipper professionali sono d'accordo nel dire che oggi, grazie alla meteorologia e alle comunicazioni, non ci sono più scuse per rimanere invischiati in una tempesta o un temporale. Credetemi, una vera tempesta non è qualcosa che si racconterà con orgoglio, ma solo qualcosa da evitare come la peste. E buon capitano non è chi sa superare brillantemente una burrasca, ma chi la sa evitare. Limitandoci al Mediterraneo è fondamentale:

- conoscere i canali e le ore di trasmissione dei bollettini;
- tenere acceso il canale 16 e non occuparlo per i fatti propri;
- saper leggere il barometro: se scende o, peggio ancora, si appresta a risalire violentemente, meglio un porto;
- conoscere bene il maestrale e il libeccio, e gli ormeggi sicuri con questo vento;
- non cercare di fare gli eroi;
- diffidare dei cumulonemi, quelle belle nuvole che sembrano un fungo atomico, che preannunciano un fronte freddo;
- stare alla larga dai fulmini;



**Sailing  
Charter  
World**



### Preparazione dell'equipaggio

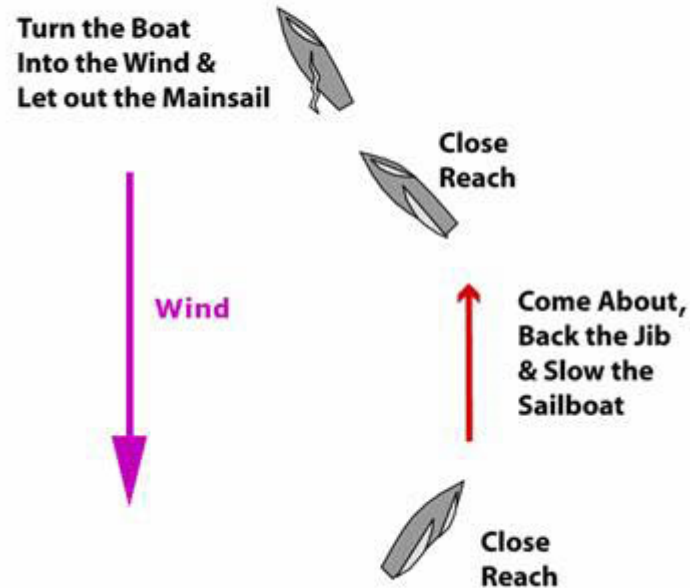
Anche se l'equipaggio non sa navigare è bene sappia dove stare e cosa fare in caso di cattivo tempo o di manovre di emergenza, e specialmente per ridurre la velatura e per ancorare in situazioni difficili. Consigliamo di avere sottomano e distribuire un piano di 'emergenza' nel caso qualcosa vada storto. Tutto sommato ognuno di noi è abituato a vedere la hostess che fa vedere come funzionano le maschere dell'ossigeno, o no? Ecco un breve esempio che potete stampare e portare con voi da distribuire all'equipaggio.

### Un breve esempio di piano di emergenza

1. Mantenere la massima calma. Mi rendo conto sia ovvio e difficile in molti casi, ma razionalmente è confortevole sapere che l'affondamento è una eventualità rara e generalmente lontana, principalmente dovuta a falle create da scogli, il che significa che la terra, e quindi la salvezza, è vicina. Ascoltare le istruzioni dello skipper e rendersi conto che l'imperativo è **NON CADERE IN ACQUA**. Non vi sono scuse per lo skipper prudente: la manovra di recupero di uomo a mare non dovrebbe mai essere necessaria. In ogni caso troppe volte questa manovra è fisicamente impossibile.
2. Chiudere bene gavoni esterni, oblò, passauomo, fissare tutto il fissabile.
3. Verificare, senza allarmare, via radio, la presenza di altre barche e navi in zona, oppure le capitanerie di porto e la guardia costiera, comunicando la propria posizione e la situazione, se non ci si sente sicuri.
4. Dove restare: lo skipper deciderà chi resterà per aiutarlo nelle manovre, se necessario. Anche se lo stomaco non sarà d'accordo, è meno rischioso restare sottocoperta, tranquilli e sdraiati, piuttosto che all'esterno intralciando le manovre o rischiando di cadere in mare. Se proprio si vuole stare all'esterno, restare legati e non intralciare le manovre. Restare legati è certamente meglio che indossare il giubbotto salvagente. Coloro che stanno in cabina possono verificare dove trovare ridosso e come raggiungere questo posto, fotografando mentalmente le carte e le mappe present sui manuali di navigazione. Se possibile inserire i waypoint nel database del GPS di bordo, assicurandosi che i dati vengano correttamente inseriti.
5. E' fondamentale che la barca resti governabile e non venga sopraffatta dal vento: ridurre la tela quanto prima e il più possibile. Almeno un membro dell'equipaggio deve saper come ridurre tela e un altro membro deve sapere come seguire una rotta al timone.
6. Il comfort di tutti è fondamentale: calore, restare asciutti, cibo secco e salato, bevande lisce e amare, ognuno deve fare il possibile per alleviare le difficoltà degli altri.
7. Qualora vi sia spazio e acqua sottovento e i ripari siano lontani, insicuri e sconosciuti, è fortemente consigliato agli equipaggi non esperti di tecniche di navigazione con maltempo di **METTERSI IN CAPPA** ed aspettare. Come si mette in cappa? E' facilissimo: a. ridurre la velatura alla minima randa possibile e a un genoa ben arrotolato, ma non chiuso; b. portarsi in bolina e prepararsi a virare; c. virare la barca ma lasciare il fiocco 'a collo', ovvero sulle mure al vento; d. mollare la scotta di randa e bloccarla solamente quando è bene aperta, senza lasciare però che vela e boma si rovinino contro il sartame; e. scontrare il timone, come se si volesse virare di nuovo, e poi bloccarlo. A questo punto la barca inizierà a oscillare dirigendosi approssimativamente indietro. Qualora non fosse possibile virare a causa del vento, cercare di portarsi nella stessa posizione strambando (auguri). Ecco il grafico:



## Heave-To



Questa andatura è sicura e confortevole con venti fino a oltre 50 nodi e mare molto grosso, più che sufficiente per il Mediterraneo salvo estreme occasioni. Vi sorprenderà quanto è tranquilla e comoda, spesso meglio di un brutto ancoraggio. Occhio solo che non vi porti troppo lontano o contro la costa. In questo modo non è necessario che qualcuno stia al timone.

**8 . Qualora sia necessario abbandonare la barca, e di nuovo sottolineo che si deve essere proprio sicuri e bisogna farlo solo all'ultimo momento!!!, le procedure d'uso sono abbastanza complesse, specialmente il lancio del Mayday via Radio. Eccola, e nella lingua d'uso, l'inglese, che avrà molta più probabilità di essere presa sul serio:**

### DISTRESS TRANSMITTING PROCEDURES

(For use only when in grave and imminent danger and **IMMEDIATE ASSISTANCE** is required)

1. Ensure transmitter is switched on and set to VHF Channel 16.

2. Then say:

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

THIS IS..... (Ship's name or callsign 3 times)

MAYDAY followed by ship's name or callsign

POSITION.....

NATURE OF DISTRESS.....

AID REQUIRED.....

NUMBER OF PERSONS ON BOARD and ANY USEFUL

INFORMATION.....

OVER

3. Listen for a reply and if none heard repeat above procedure.

EXAMPLE:

"MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY,

This is NONSUCH, NONSUCH, NONSUCH,

MAYDAY, NONSUCH, Position 54 25 North 016 33 West,

My boat is on fire and sinking, I require immediate assistance,

4 persons on board, are taking a lifeboat, OVER."

Lasciare qualcuno alla radio in caso di risposta.

9. Dividere i compiti per l'emergenza, dando la priorità all'acqua dolce, al cibo, ad ogni apparecchio di comunicazione, al gps portatile, alle coperte e vestiti caldi (l'ipotermia uccide molto rapidamente), razzi di segnalazione, boetta di segnalazione satellitare, tutto ciò che galleggia, i remi, eventuali filtri per l'acqua di mare. Attaccare taniche di acqua dolce al battellino, che serviranno anche come zavorra per non che voli via troppo facilmente. Caricare tutto il possibile su battellini e zattera, e abbandonare la nave solamente all'ultimo istante

### **L'educazione in mare**

Qui tocchiamo un tasto dolente e fondamentale. Oltre alle norme per evitare gli abbordi che seguono, riteniamo sia impossibile ricordare troppo frequentemente l'importanza di alcuni punti:

- non navigare in prossimità delle spiagge o delle aree frequentate dai bagnanti;
- avvicinarsi alle baie affollate con estrema attenzione per evitare la gente che fa il bagno;
- denunciare alla guardia costiera gli abusi dei proprietari di jet-ski;
- ancorare nel rispetto dell'ormeggio altrui;
- usare la cima a terra negli ormeggi affollati;
- cercate di evitare di aver bisogno di aiuto;
- evitare grida, urla, musica ad alto volume, e rumori molesti, specie in porto e all'ormeggio;

### **Evitare gli abbordi in mare**

Le statistiche dimostrano che, purtroppo, è in aumento il numero di incidenti in mare causati dal naviglio da diporto. Si tratta di incendi a bordo, di investimenti di bagnanti e di sub, di collisioni, di incagli e così via, come possiamo apprendere dai media specie durante la stagione estiva. Un tale incremento, che trova in parte la sua giustificazione nel maggior numero di unità da diporto in attività rispetto agli anni scorsi, è dovuto essenzialmente a due cause: da una parte l'aumento della potenza installata con conseguente aumento della velocità e dall'altra all'inosservanza delle norme contenute nelle ORDINANZE emanate dalla Capitaneria di Porto/Guardia Costiera, il cui contenuto ogni diportista è tenuto a conoscere e rispettare: riguarda la disciplina della navigazione nella fascia litoranea, che è appunto quella dove avviene la maggior parte degli incidenti.

La Lega Navale Italiana invita tutti i diportisti ad una più attenta conoscenza delle norme in vigore e ad un più corretto comportamento marinairesco, in particolare per quanto riguarda:

- L'osservanza delle regole per evitare gli abbordi in mare.
- La completezza e l'aggiornamento delle dotazioni di sicurezza obbligatorie.
- La massima moderazione per quanto riguarda la velocità, in particolare sottocosta.
- Il controllo dell'efficienza delle apparecchiature di navigazione e, in particolare, quelle per le comunicazioni radio.
- La conoscenza delle previsioni meteomarine della zona dove si intende navigare.

Un corretto comportamento marinairesco, non lascia spazio all'imprudenza, Governare una barca non equivale a guidare un'automobile, sia perché a mare non ci sono segnaletiche ed avvertenze, sia perché le barche non hanno i freni e quindi deve essere mantenuta una velocità di sicurezza in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare abordaggi e poter arrestare il mezzo entro una distanza adeguata alle circostanze ed alle condizioni del momento (visibilità, densità di traffico ecc.).

I paragrafi che seguono riportano una sintesi delle regole sugli abbordi in mare. Le informazioni sulle dotazioni di sicurezza obbligatoriamente da tenere a bordo si possono trovare alla voce "Norme Nautiche" di questo sito WEB.

Cosa fare una volta lasciato l'ormeggio?

Esistono delle leggi scaturite dall'esperienza di generazioni di marinai. Non basta però la sola conoscenza di esse, è necessario che ciascuno di noi le faccia proprie ed acquisti una corretta ed esatta mentalità comportamentale. Occorre quindi prendere in considerazione le norme che regolano la buona condotta di una imbarcazione in mezzo ad altre.

Per far questo necessita innanzi tutto una grande attenzione e vigilanza che troppo spesso sono attenuate da stanchezza, eccessiva fiducia nelle proprie capacità, un buon vinello e dal mal di mare.

E' proprio qui che si nasconde l'insidia ed il rischio di un abbordo in mare.

Il 27 dic 1977 il Capo dello Stato ha ratificato il Regolamento Internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, meglio conosciuto come COLREG 72.

Tale regolamento è diviso in tre parti:

- la parte A tratta le generalità, le responsabilità, e le definizioni generali;
- la parte B tratta le regole di governo e di manovra;
- la parte C tratta i fanali ed i segnali

Diciamo subito che le norme della COLREG 72 sono basate non tanto sui diritti, ma sui doveri di ciascuno; non dice "...la nave A ha la precedenza sulla nave B " in modo categorico, ma in maniera più sottile e reale "...la nave B deve dare precedenza alla nave A e quest'ultima deve mantenere immutata la propria rotta e la propria velocità, salvo il caso in cui la nave B non l'abbia avvistata". In tal caso la nave A può prendere l'iniziativa di manovrare per evitare l'abbordaggio, non appena risulti evidente che la nave, che deve lasciar libera la rotta, non sta manovrando in maniera opportuna in conformità alle presenti regole.

La regola 7, comma a dice:

"ogni nave deve usare tutti i mezzi a disposizione ed adatti alle circostanze ed alle condizioni del momento per stabilire se esiste il rischio di abbordaggio, in caso di dubbio il rischio deve ritenersi esistente". Il dubbio nasce la prima volta che uno lo pensa, dopo può essere tardi.

Il rispetto di queste regole ed il facilitare l'altrui manovra, fa parte di quello che si chiama buona condotta dell'imbarcazione. Un buon marinaio non si troverà mai nelle condizioni di dover effettuare una manovra disperata all'ultimo momento.

Le manovre per evitare gli abbordi in mare

Due unità sono in rotta di collisione quando ciascuna di esse rileva l'altra sempre sotto lo stesso angolo, per esempio sempre in corrispondenza del terzo candelieri e vede l'altra nave sempre più vicina.

Che cosa bisogna fare? Prima di tutto bisogna individuare in quale settore dell'orizzonte si trova il bersaglio; per semplificare le cose introduciamo i fanali di navigazione.

Un'imbarcazione deve mostrare oltre al fanale di testa d'albero a pruvia di 225° (112,5° per lato), due fanali di via laterali: uno rosso a sinistra ed uno verde a dritta ciascuno dei quali deve coprire un angolo di 112,5°. Inoltre deve mostrare un fanale di coronamento poppiero che deve coprire un angolo di 135° (67,5° per lato).

Con un poco di fantasia il bersaglio si può trovare nel settore verde (a dritta), rosso (a sinistra) o bianco (a poppavia).

Ora ricordiamo la filastrocca:

dai rosso al rosso e verde al verde  
e avanti pure la nave non si perde  
se alla tua dritta, al verde il rosso appare,  
mano al timone e a dritta tieni il mare  
se alla sinistra il verde tu rilevi,  
dritta è la via, manovrar non devi  
non incrociar la rotta ad un veliero,  
se dubbio v'è d'abbordo, anche leggero  
se c'è neve, foschia o nebbia folta,  
sii cauto e lento ed i segnali ascolta  
se a pruvia alcun segnale avverti,  
ferma, poi avanza adagio stando allerta  
tu dagli eventi prenderai consiglio,  
lesto e sicuro in subito periglio  
e non dimenticar che all'uomo dice Dio  
aiutati tu che poi ti aiuto anch'io.

Supponiamo che il bersaglio si trova nel nostro settore verde, esso ha due possibilità:

- si muove nel suo 1° o 2° quadrante; in tal caso ci mostra il verde per cui verde al verde non vi è rotta di collisione.
- si muove nel suo 3° o 4° quadrante; in tal caso ci mostra il rosso per cui ("...se alla tua dritta, al verde il rosso appare mano al timone e a dritta tieni il mare") bisogna accostare a dritta finché il bersaglio dal nostro settore verde non passa in quello rosso; in altre parole bisogna puntare la nostra prua sulla sua poppa. In tal caso rosso al rosso non siamo più in rotta di collisione. Questo bisogna farlo con ragionevole anticipo perché un handicap che abbiamo è quello di non riuscire ad apprezzare la velocità dell'altro che potrebbe arrivarci addosso in poco tempo. Di notte poi, si vede solo una luce rossa, ma non sappiamo a che distanza sta.

Altra manovra possibile, ma poco consigliabile è quella di accostare a sinistra finché il bersaglio non entra nel nostro settore bianco; in tal caso esso è una nave che raggiunge un'altra e deve lasciar libera la rotta alla nave raggiunta.

Attenzione però che nel caso in cui la nave raggiungente sorpassa, lo fa sul nostro lato dritto per mantenersi il suo settore verde libero e questo ci impedisce di accostare a dritta, nostra via di fuga, in caso di qualunque altro ostacolo.

I bersagli che si trovano nel nostro settore rosso possono:

- navigare nel loro 1° o 2° quadrante; in tal caso alla loro dritta "al verde il rosso appare", quindi mano al timone e a dritta devono tenere il mare. Nel caso in cui non dovessero manovrare in maniera opportuna ed in conformità alle regole, se prendiamo noi l'iniziativa di manovrare per evitare l'abbordaggio non dobbiamo, se le circostanze lo permettono, accostare a sinistra.
- navigare nel loro 3° e 4° quadrante; in tal caso mostrano "rosso al rosso" e non vi è rotta di collisione.

E' evidente da quanto fin qui detto che conviene tenere il nostro settore verde sgombro; è la nostra via di fuga. Nel caso di più bersagli, si inizia a considerare quello più vicino.

Le regole per la navigazione a vela

Per quanto riguarda la navigazione a vela:

- una barca con mure a sinistra deve lasciar libera la rotta ad una con mure a dritta;
- una barca con mure a dritta deve lasciar libera la rotta ad un'altra barca con mure a dritta ma sottovento ad essa;

Non è sempre vero, quindi, che una barca con mure a dritta è la regina dei mari, anche perché essa comunque deve lasciar libera la rotta ad una barca che non l'ha vista o che non manovra.

Quando con la barca a vela si incrocia una nave, essa deve lasciar libera la rotta, ma la prima domanda che sorge spontanea è "ci ha visti?", "può accostare?" Tenuto conto che le barche piccole sono assimilabili ai pedoni, quanti pedoni sono stati investiti da grosse auto sulle strisce pedonali pur avendo ragione? Basta questo per rendersi subito conto che il buon senso suggerisce di allontanarsi in modo deciso e con sufficiente anticipo dalla sua rotta, prima che essa intraprende la manovra di accosto.

"...qui giace Agesilao Giampitto  
che quando aveva ragione andava dritto,  
aveva ragione , è andato dritto,  
ora che è morto, è come se avesse avuto torto"

All'entrata di un porto

Le disposizioni concernenti la navigazione in mare, non valgono nei canali ed all'entrata ed all'uscita dei porti dove le regole fondamentali sono:

- mantenere la dritta; quindi uscire a lento moto sotto il fanale rosso ed entrare sotto quello verde;
- non incrociare la rotta alle navi che, anche a causa dei loro pescaggi, devono seguire i binari di ingresso e di uscita e non possono diminuire la velocità altrimenti non riescono più a manovrare.

Segnali sonori

Ogni nave deve essere fornita di fischio di adeguata frequenza e campo di udibilità;

- un suono breve, vuol dire "sto accostando a dritta";
- due suoni brevi, vuol dire "sto accostando a sinistra";
- tre suoni brevi vuol dire "vado indietro con le macchine";
- cinque suoni brevi vuol dire "non capisco la vostra manovra".

Ogni anno la Lega Navale Italiana promuove, agli inizi di giugno, una giornata nazionale per la sicurezza in mare; in quest'occasione le varie Sezioni/Delegazioni organizzano seminari e prove pratiche. Per partecipare contatta la "Sezione o Delegazione" a te più vicina.