

APPROFONDIMENTI E INTEGRAZIONI ALLA APPENDICE

RADIO COMMUNICATION MESSAGE CONVERSATION

Con la collaborazione della Professoressa in Lingue estere

Maria Furlani

Premessa. Chi sale sul ponte di comando di una nave, e vi rimane qualche ora, si convince che l'ufficiale in servizio di guardia è Ufficiale di rotta e comunicazioni. Lontano dalle acque italiane la lingua impiegata nei collegamenti radio è l'Inglese. Da qui l'idea di introdurre, sia pure in *Appendice*, un po' di fraseologia nautica in lingua inglese nel campo delle radio - comunicazioni. L'IMO ha pubblicato un compendio contenente le frasi più importanti nella Nautica nelle comunicazioni: SMCP (*Standard Marine Communications Phraseology*). La corretta interpretazione di un messaggio, di una chiamata e conversazione con l'*Operator* di una stazione VTS, il dialogo con il Pilota, la compilazione di un messaggio di risposta nel sistema A.I.S. sono alcuni esempi. Ogni brano di conversazione qui riportato è una "finestra" che si apre; da cui "osservare" frammenti del lavoro professionale del navigante.

Le pagine che seguono non hanno la pretesa d'insegnare l'Inglese; ma lo scopo di invitare l'allievo a familiarizzare con talune espressioni del linguaggio del mare. Il metodo colloquiale è un mezzo per dare al giovane uno stimolo maggiore allo studio della Navigazione. Lo studente che si avvicinasse ai Professori di Navigazione e d'Inglese, per verificare la sua interpretazione di una frase, rivelerebbe l'efficacia didattica delle pagine che seguono.

Sulla base della fraseologia dell'IMO si è pervenuti ai "colloqui" fuori schema affidati all'intelligente interpretazione da parte del lettore, già dotato di una certa cultura linguistica. La lingua inglese ha la ricchezza del vocabolario ed una relativa semplicità grammaticale. Lingua che si è affermata nel mondo in virtù delle navi britanniche, con i suoi capitani e marinai, i quali nei secoli passati solcarono gli oceani collegando la Gran Bretagna alle colonie del suo impero.

Forse, esprimendomi con una metafora, ho superato la *Linea d'ombra, il meridiano* del giovane Capitano del romanzo di J. Conrad (Comandante L.C. inglese - di origine polacca - e poi scrittore).

Le pubblicazioni consultate sono riportate nella bibliografia, verso il termine dell'Appendice.

Ogni critica costruttiva da parte di professori, ufficiali e studenti è benvenuta: verrebbe presa in considerazione (eventualmente anche segnalata se il mittente lo desiderasse) nella successiva ristampa.

Del resto alcuni dei brani di conversazione sono maturati da suggerimenti di Comandanti e Ufficiali, i cui nomi sono debitamente citati.

[di eventuali sviste e imprecisioni è responsabile solo l'autore – A.N.]

Argomenti: A) *Safety-GMDSS* B) *CIRM* C) *Radio-communications* D) *Navigation*
E) *AIS* F) *VTS* G) *Ice Patrol* H) *IMO SMCP* I) *Collreg*
L) *C.I.S.* M) *Traffic-List* N) *Coast Guard* O) *Free Pratique* P) *Pilot*

A1)

S A F E T Y

SECURITÉ

Listening -in Channel 70 VHF MHz 156,525; Ch 16 and MF 2182KHz 2182 KHz

All Ships

All Ships

All Ships

SECURITE'

SECURITE'

SECURITE'

This is Romaradio which broadcast Meteomar on VHF Ch 13 ; on MF 2187,5 KHz
And RF Navlex (518 KHz) - Radiotelex (2174,5 KHz)

C.N.M.C.A.

ENG

M E T E O M A R

WEATHER FORECAST OVER MEDITERRANEAN SEA issued at 06:00 / UTC on
Wednesday 11 January 2006 and valid up to 18:00 / UTC of today

**1 / WARNINGS: GALES UNDER COURSE NIL. GALES FORECAST NIL
THUNDERSTORM UNDER COURSE AND FORECAST OVER**

Ligurian Sea Northern Adriatic Sea Central Adriatic Sea

2 / WEATHER SITUATION Flat field over western Mediterranean
Frontal system over France quickly moves toward South East
LOW over Eastern Mediterranean moves toward East

3 / FORECAST up to 18:00 UTC of today and 12 hours outlook:

Ligurian Sea: Southerly three increasing – Occasional thunderstorms–moderate Visibility –Slight / moderate sea– Outlook North–easterly five

Corsican Sea: Westerly three increasing– local rains - moderate visibility – smooth sea– outlook Northerly four

Sardinian and Channel Sea: North-westerly three-Partly cloudy- Good visibility-Smooth sea – Outlook : Mostly cloudy ,

Northern Tyrrhenian Sea: South-westerly four– Local rains – moderate visibility – Slight sea - Outlook North–westerly four

Central Tyrrhenian Sea: South-westerly three increasing four – Partly cloudy – moderate visibility – Smooth sea– Outlook North–westerly four

Southern Tyrrhenian Sea Channel of Sicily: North-westerly three becoming Westerly – Partly cloudy –Moderate visibility – Smooth sea. Outlook: North-westerly three

Southern Jonian Sea Northern Jonian Sea: North-westerly four weakening - Clear – Moderate Visibility – Smooth sea . Outlook: North-westerly three

Southern Adriatic Sea: North-westerly three increasing – Cloudy – Moderate visibility – Smooth sea– Outlook: Occasionally thunderstorms

Central Adriatic Sea: North-westerly three – Isolated thunderstorms – Bad visibility – Smooth sea . Outlook: Westerly three- locally fog.

Northern Adriatic Sea: North-westerly three increasing– Occasional thunderstorms – Moderate visibility – Smooth sea– Outlook: North-easterly four

Western Mediterranean: Variable three increasing – Partly cloudy – Moderate visibility – Smooth sea . Outlook: Westerly four

Libyan Sea: Variable three - Clear – Light haze visibility – Smooth sea – Outlook: North-westerly three weakening , locally fog

Eastern Mediterranean: Northerly three - Clear – Good visibility - Rippled sea. Outlook: Northerly three.



A2) SAFETY NAVIGATIONAL WARNING

Listening -in VHF Channel 70 ; Ch 16

MF 2182KHz 2182 KHz

All Ships

All Ships

All Ships

SECURITE'

SECURITE'

SECURITE'

This is Farewell Radio which broadcast Navigational Warnings at UTC 00.00 2011-02-02 on VHF Ch 13 ; on MF 2187,5 KHz

a) Sighted iceberg on bearing 135° from Cape Farewel, 1 distance 7,5 nautical miles at UTC 23.00 2011-01-31. It is dangerous to the navigation.

b) Sighted floating wreck in latitude 59°07',3 N Longitude 45°12',6 W at UTC 21.45 2011-01-31. Farewell-Radio repeat the co-ordinates: latitude Five Nine degrees zero seven decimal three minutes north longitude zero four five degrees one two decimal six minutes west. The floating wreck may be dangerous to the navigation.

Exercise. Warning: Vessel Capricornus: Course 000° speed 16 Knots. At UTC 10^h00^m the minimum of the Low is on true bearing 180°, distance 50 miles; the tropical storm moves toward N-NE and goes about 150 miles in 24 hours. Vessel alters course-port- and speed: 270° - 6 Kn. Determine CPA and TCPA from Low. (R: CPA 39,5 M; TCPA: U TC 13^h00^m).

Nota. Tabelle Beaufort-vento e Douglas-mare in *Meteorologia Nautica* S.Sannino- Ed. Italibri



A3) SAFETY URGENCY

Listening in VHF Channel 70 ; Ch 16

MF 2182KHz 2182 KHz

PAN PAN

PAN PAN

PAN PAN

DE Supply Vessel Levant Supply Vessel Levant.

Vessel Levant t from MS Pierre Loti, Pierre Loti Vessel. Received PAN PAN

I switch on MF 2050 KHz

On VMF 2050 Levant: Good morning Master, I require medical assistance. The seaman Eric Stavanger, after the fall down -four metres- on the deck, has a deep wound at the knee. Have you the doctor at board?

Pierre Loti: Yes, the M/S Pierre Loti is a passenger liner-ship from Reykiavik to Le Havre. I will prepare and send a boat with stretcher....

.... Eric was transhipped on the « Pierre Loti ...

The doctor cures Eric. His advice is: take unto hospital when the ship arrives at Le Havre.

Do you agree ?

Levant: Yes, I agree. thank you very much.

I Nota. In realtà la conversazione, iniziata in Inglese, continuò in Francese.

Com.te Louis Giscard: *Commandant Gianni Ricci, où avez vous appris la langue française?*

Com.te Gianni: *A l'Ecole Nautique de Genes, Genova. Le premier livre française que j'ai lu est*

«Pêcheurs d'Islande » de Pierre Loti !

Quelle coincidence! Gianni, où habites-tu ?

Imperia.

Moi j'habite Antibes, sur la même côte aussi que sur la même mer (la Mer Ligurienne).

En fait Imperia et Antibes ne sont qu'à 70 kilomètres.

Nous t'appellerons de chez nous. Au revoir mon cher amis.

Louis, au revoir.

II Nota. Ho riportato ciò che ricordo di una conversazione che ebbi con il comandante Gianni Ricci. Quanto riportato è per far sapere ai giovani che insegnamento dava il Nautico di un tempo, fino al 1962: preparazione di base letteraria e scientifica, bagaglio di nozioni di tecnica nautica, **due** lingue: Inglese e Francese; unica scuola in Italia (ad eccezione dei pochi licei linguistici di allora) in cui erano insegnate due lingue straniere fino alla Maturità. I riformatori di oggi non ricordano. Mi rivolgo ai riformatori di domani. Una lingua in più è un grande valore aggiunto nella preparazione di un giovane, per non dire dei sicuri riverberi culturali. L'Ufficiale gira per mari e porti dove le lingue sono tante, le tre più diffuse sono: Inglese, Spagnolo e Francese.



A4)

S A F E T Y

GMDSS - M A Y D A Y

da **IMO SMCP**

a, b, c, d, e)

G.M.D.S.S.

Global Marine Distress and Safety System

Console GMDSS **DSC** **VHF 156,525 MHz Ch 70** MF 2187,5 KHz *HF 8414,5 KHz*
DISTRESS SEND

- - - - -

~~~~~

**a)**

**MAYDAY**

THIS IS TWO-ONE-FOUR-YHREE-YWO-NINE-EIGHT-SIX-ZERO MOTOR VESSEL ANDROMEDA CALL SIGN DELTA ALPHA KILO OSCAR POSITION FOUR ZERO DEGREES ZERO FIVE MINUTES NORTH ZERO ZERO SIX DEGREES FIVE SIX DECIMAL ONE MINUTES EAST MV ANDROMEDA HAS LARGE LEAK WITH FLOODING SINKING DISTRESS STATE OF SEA ROUGH I NEED AND I REQUIRE ASSISTANCE

Nota: Le navi e le stazioni di terra, prima di ricevere la chiamata (MAYDAY) ed il messaggio di soccorso sopra riportati avevano ricevuto, qualche secondo prima, il “**Segnale di Allarme**”

~~~~~ che è un suono bitonale della durata media 45 secondi. Questo “*Distress Alert*” lanciato dal GMDSS viaggia sulla portante MF della MV Andromeda ed è un preavviso di Mayday.

In zone the MV Orion has received: UTC 03.00

the message, very weak; stands toward Andromeda and send the following message

b) on Channel 16 (156,8MHz) and on RTF 2182 KHz

All Ships

All Ships

All Ships

MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY

This is MV Orion MV Orion following received on Channel 16 at 0300 UTC:

“MAYDAY from MV Andromeda in Position: Lat 40°05’N Lon 006°56.1’E

“Andromeda has large leak with flooding. Bin-king Distress. State of sea rough. I need and I require assistance”

Nota: la stazione terrestre CES (in questo caso la stazione per i collegamenti satellitari situata della Valle del Fucino, Abruzzo) all’arrivo del messaggio avvisa il Centro RCC (*Rescue Co-ordination Centre*, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto-Roma. L’organizzazione è tale da verificare, grazie al sistema LRIT (*Long Range Identification and Tracking*, v. § 19 Cap.V), la vicinanza di navi alla zona della nave in pericolo: ci sono due navi. La CES, dopo le decisioni della RCC, chiama MV Orione; le comunica i nominativi delle navi vicine e la delega a nave coordinatrice delle operazioni di soccorso.

~~~~~

c) All Stations all stations all ships here MV Orion for remember

### **Silence Mayday**

-----

d) Andromeda from Orion: **Three ships will arrive between 1 , 2 hours**

-----

e) All Ships All Ships All Ships DE MV ORION

### **SILENCE FINISH**



**Note.** Sinonimi: This is - Here - From - DeltaEcho – DE Altri sinonimi: SILENCE MAYDAY, SEELONCE MAYDAY, SEELONCE MAYDAY BEELONCE.

Chiamate generali possono essere preannunciate da CQ segnale del C.I.S.:Charlie Quebec

Al termine delle operazioni di soccorso la fine (finish) al silenzio può essere annunciata con i sinonimi: PRUDONCE o PRUDENCE , SEELONCE FEENEE, SILENCE FINI o SEELONCE FEENEE-

-**MERSAR.** La ricerca di nave o imbarcazione di salvataggio, qualora non funzionasse la radio boa EPIRB (v. § 5 Cap. VII), viene condotta da navi con elicotteri o aerei seguendo le norme pratiche di ricerca riportate nel Manuale MERSAR (MER da Merchant – verificare- l’acronimo SAR ricorda le parole Search-ricerca, And Rescue - soccorso.

ROMEO -R-Received è raramente, tuttora, usata. Non è nel CIS. Le navi militari usano *roger*

Sulle poche navi dove ancora è operante l’apparato R.T.(hanno comunque l’ RTF) il segnale di soccorso è **SOS.** . . . \_ \_ . . . il fatidico segnale radio telegrafico ( *Save Our Souls*) lanciato sulla RF di soccorso 500 KHz. Apparato di ricerca era RG: radio-goniometro. Messo l’indice *rg* su  $\rho=0^\circ$ .si orientava la nave fino all’ascolto del minimo. Da lì veniva l’SOS

**Esercizio.** Le navi A e p B effettuano una ricerca radar di una nave C dispersa. La copertura radar di entrambe le navi è 30 miglia. Alle UTC 20.00 del 15 Marzo le posizioni delle due navi sono: A: lat 50° 00'S; Long 179°30'E , Rotta 090°, Vel. 16 nodi. B lat 51° 00'S Long 170° 30'W, rotta 270° V 14 n. La ricerca terminerà quando le due navi si troveranno sullo stesso meridiano. Determinare i punti di A e di B l'ora di fine ricerca. Risultati: intervallo 12h43m43s. Lon 175°13'10"W  $t_F = 20h43m43s$  15 Marzo. La nave C fu avvistata a 30 miglia a Sud dalla nave B, proprio a fine ricerca. In zona soffiava vento da Nord; la nave C andava alla deriva, scarrocciando più del previsto. La C a che distanza da A si trovava quando fu avvistata da B? (90)



**A5)**

**S A F E T Y**

**EMERGENCY**

Southern Indian Ocean. The Second Officer connect the GMDSS console at the emergency moto-generator.. The Master of MV India, in Area 3; send mayday on the rescue radio waves.

**MAYDAY MAYDAY MAYDAY**

The signal distress is received by the CES Perth.

Tanker Ship Indian: I am on fire in the engine-room. I am in distress and I require immediate aid and medical assistance.

MMSI:770156300 Call Sign: URFJ

Name: India *Tanker* Position:  $\phi$  42°11'S  $\lambda$  50° 38'E UTC 14.30 5-7-08

-----

From Centre Earth Station PERTH:

**MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY ....**

....

Vessel MMSI: 238019420 Call Sign: CRTYU  
Name: Pola *Passenger* Position:  $\phi$  41°31'S  $\lambda$  47° 12'E

Vessel MMSI:455 071810 Call Sign: MAHGY  
Name: MS Hercules *TUG* Position: at 100 miles, about, on bearing 045°  
from your position.

.... ....

MV Pola: I stand toward your position

MV Hercules: I am ready to sail. I wait instructions from your owner.

**I Nota.** MEDÈ MEDÈ MEDÈ è sinonimo di Mayday...

**II Nota:** Nella radiotelegrafia, dove le portanti erano modulate da punti e linee dell'alfabeto Morse, lo strumento sovrano, nelle ricerche delle navi alle deriva, era il radiogoniometro RG, ormai presente solamente su poche navi delle marine emergenti. Interessanti sono le relazioni di due Marconisti riportate nel § 15 del Cap.4. La tecnica più immediata, lo ricordiamo, è quella di puntare la nave soccorritrice verso il segnale RG più debole dove l'indice radiogoniometrico, ortogonale al piano del telaio, risultava puntato per chiglia. Il segnale della chiamata di soccorso era costituito dal famoso e classico SOS (salvate le nostre anime Save Our Souls).

**III Nota.** Esiste tuttora, come segnale immediato di allarme, di richiamo in attesa del normale segnale di soccorso. È costituito da un suono bitonale della durata di secondi azionato dalla emissione del GMDSS.



**B1) C. I. R. M. Centre International Radio Medical**

1) Date: 1952 –October-20.

**Premessa:** I centri Cirm sono in vari stati del mondo. Tra i primi, il CIRM italiano istituito a Roma nel 1934 su iniziativa del Prof. Guido Guida. Il primo Presidente, onorario, fu Guglielmo Marconi. Le prestazioni dei Medici sono volontarie. Nel primo anno di lavoro le chiamate furono 30. Ora sono quasi 2000. Il loro ascolto è 24 ore su 24, su onde medie, corte e VHF. Il Cirm viene definito “*l’Ospedale via etere della Gente di mare*”.

The Vessel *Corona Borealis* is navigating from Monrovia to Helsinki. On board the sailor Henry Vallone has frequent aches to the groin. The Master and the Radio-Officer consult the International Code of Signals and compile the following message, directed to Cirm. The ship is navigating in the Atlantic Ocean, run along the coast of the Morocco. The Fix is: Lat. 25°49’ N Long. 16°07’W at GMT 01<sup>h</sup>00<sup>m</sup> ( Local Time 00<sup>h</sup>00<sup>m</sup>). The Radio-Officer commit the Morse R.T. message to the short radio-waves which have a nightly ionospheric propagation. The high frequency (HF) is 3100 Kc/s. Ricordiamo anche le RF di ascolto continuo: 8685 KHz e 12784 KHz. Dal C.I.S. sez. medica:

Message:

M A J 25 I have a male aged 25 years (Ho un ammalato di 25 anni)  
M M F 24 Patient have buboes at Groin (Il paziente ha bubboni all’inguine)  
M P J Patient is restless (Il paziente si agita)

Answer:

M T K M3 50 You should give by intra-muscular injection: 5 milligrams.  
(Somministrare per via intramuscolare streptomina 50 millig per fiala)  
M V P You should land your patient at the earliest opportunity. .  
(Sbarcate il paziente alla prima occasione).

Note 1. The Master to Watch Officer: Track Casablanca for landing the patient.

Note 2. W - - - Whiskey (Require medical assistance)



**B2) C. I. R. M. Centre International Radio Medical**

2) Date: 2010-06-23

**Premessa:** Le chiamate al Cirm ora sono quasi 2000, con ascolto sempre continuo.

Il Cirm di Roma ha pubblicato un libro – Questionario con risposte in lingue italiana ed inglese: “Chiamo il CIRM, I Call the CIRM” (del Dr Stefano Camerucci). Il formato è cartaceo e su disco. Sulla traccia del C.I.S., pagine, figure e didascalie si corrispondono perfettamente.

L’ascolto è sempre 24 ore su 24: Telex 612068 ; Telefono: +39 0654223045 ; Cell +39 3483984229 ; Fax +39 065923333 ; E-mail: [telesoccorso@cirm.it](mailto:telesoccorso@cirm.it) Il Cirm è un centro di avanguardia nell’attività scientifica riguardante le patologie specifiche dei Naviganti. I punti rilevanti del nuovo approccio sono: il bilinguismo della fraseologia riguardante la presentazione del malessere, diagnosi, medicinali. L’attuale Presidente, Ammiraglio A. Di Donna, definisce il Cirm “*il medico condotto negli Oceani*”.

### First Message to the Cirm

1. The Saylor: **Bernardi Giorgio**
2. Age 48      Sex    **male**      Nationality *Italian*
3. Boarding Date **2010-04-19**
4. Ship name **Polaris**
5. Sailing Society **Continental**
6. Present Position    Lat. **37° 15'S** Long. **179°50'E** Time **04.00 UTC**    Date: **2010-06-03**
7. Harbour of destination: **Honolulu**
8. Expected arrival: Date: **2010-06-07**      Time: **18.00 UTC**
9. Alternative Harbours **nil**    Expected arrival **nil**

Request. The patient has beard a traumatism of the chest with contusion and probable coastal fracture; has breathing difficulties...

Answer. *How to visit the patient: the patient must sit... count the respiratory per minute... check whether the patient can bend and rotate the back and neck freely, without pain...*

The number of the acts respiratory-expiration are 46 per minute... sibling noise ... the patient can bend and rotate the back and neck with little pain...

*Rest and rest.... 1 tablet Anti- asthmatic every day (ATC A02BA). Tomorrow.*

**Nota:** Ringrazio il Comandante **Laura Pinasco** per le importanti informazioni fornite.



## **C1)                      RADIO - COMMUNICATIONS**

**Ship to Shore            MV ATHENA . Dangerous anchorage in Central Adriatic Sea**

da **IMO SMCP**

**Message:** Time: 2010 SEP 15 UTC 20:40 The Greek Ship ATHNA navigates from Zara to Ancona. The vessel manoeuvres with difficulty because the propeller shaft is broken.

The Master commands to the Chief Mate: "let 's go starboard anchor, walk out port anchor!", to the Boatswain: "exhibit the two white lights in the fore and astern part".

At the Third Officer: "cancel on the monitor A.I.S. underway by engines," , put at anchor".

The Master writes the approximative co-ordinates of Dead Reckoning: Lat 44° 00',5N Lon 13° 50' E Time 2010 SEP 15 UTC 21:18. MASTER

-----  
**Addressed message**

MV ATHNA  
Call Sign GCAI  
MMSI 237704020

Ancona Radio Coast Guard VHF Ch 11  
Call Sign: ITAOI India Tango Alpha Oscar India  
MMSI 002470001

*On Channel 11 Coast Guard Ancona Radio Coast Guard Ancona Radio This is MV ATHNA  
MV ATHNA  
MV Athna from Coast Guard Ancona*

MV Athna: I wish send you a message.



... ..

Coast Guard Ancona: I have read the message. Do you want a tug?

Master MV Athna: Yes, but my confirmation will arrive after the accord between the two owners.

Coast Guard Ancona I am ready to send a tow. I need your data: ETD, Course and Speed before the stop, Displacement, Length and Draft of vessel.

... ..

The Master commands: "Chief Mate, let's go starboard anchor!"

<b>(IMO SMCP):</b>	TUG	We use the towing line of the tug
	ATHNA	Use the panama head
	TUG	Send heaving line to me lower the towing line



## C2) RADIO - COMMUNICATIONS

**Ship to Shore Reception – Transmission test.**

Hectometric radiowaves MF 2182 MHz. ( $\lambda = 137,49$  m)

UTC 12.01 Dover Radio Station Dover Radio Station this is MV Polaris this is MV Polaris  
*Here Dover Radio Station "MV Polaris respect the Silence"! Wait!*

... ..

UTC 12.04 *Delta Echo* Dover Radio Station ; *MV Polaris now you can speak.*

MV Polaris I have understand the error. Sorry.

I hear you loud and clear \*. I wish to communicate with you for testing VHF Channel ten (10) MEGLIO 70 and after on VHF Ch 16 156,8 MHz.

On channel ten; now, how do you do hear? Over

Radio Station on channel 10: *I am listening... clear but weak; I repeat clear but weak.*

Polaris: I hear you weak and broken. I change on Ch 16 .

Radio Station on 156,8 MHz ( $\lambda=1,91$  m metric r.w.) : *spell your Vessel Nominative.*

Polaris: India Lima Echo Romeo

Radio Station: *Well... load and clear. You must verify the receiver electronic part of channel10. The test had been complete. Out*

\***Nota:** Leggeremo più avanti, nel linguaggio tra "Nave" e Pilota l'espressione *slang* "I read you loud and clear" (v. oltre: Pilota M.Gazzale).



## C3) RADIO - COMMUNICATIONS

**Ship to Ship Nautical Information** between two ship: MV Rigel V- MV CapeNorth

Rigel: Have you encountered ice?

Cape-North: *Yes, on the route between the Iceland and Greenland very closed drift ice*

in open sea. Yesterday I have seen iceberg in latitude 63°47'N longitude 30°10'W; in remoteness, inshore, I have sighted pack and ice-field.  
Ice Patrol ship is it on the station?

Yes, affirmative. In case of need you can contact Ice Patrol Ship and Argentina Station, by radio.

Thank you. Good by.



## D1) NAVIGATION

Argomento trattato sul testo di Navigazione Moderna di Aldo Nicoli.

## E1) A. I. S. MESSAGE (Automatic Identification System)

### Radar Echo and AIS Target. Message

MMSI: 233563601

Call Sign: UKIV

Name: M/S **Field** Bulk-Carrier

Course 030° Speed 10 Kn

MMSI: 227082050

Call Sign: FRXJ

Name: M/S **Ile** -Passenger

Course 340° Speed 12 Kn

*Ile Vessel from Field Vessel*

Ile Vessel: *I have not your radar-echo; but I can see target AIS on monitor. I have made the plotting: the tracks of our ships are crossing with risk of collision.*

Field Vessel: I agree; we are sailing along both the sides of the same Hilly promontory that blacks out the radar-waves, which have a straight propagation. Instead the "radio"-waves contour the hill (about a ground wave propagation).

*As we both are sailing at safety speed of 10 knots, I suggest you to reduce the speed at 7 knots, while I will be ready to keep out of your way, altering my course starboard, as soon as we are out of the promontory we will be able to see each other visually and on the radar monitor.*

Ile Vessel: *Well, we are in standby manoeuvre.*

Note. AIS detect also small vessels in heavy rains and the ships which are in the conical shade of the astern funnel: all radar-echo are very weak or inexistent in these circumstances; especially in the radar at band X 3 cm.

Nota. Questo messaggio viene da un "chiarimento" avuto da due Comandanti: Cap.Vascello Giorgio Pitacco Direttore Corsi Radar e dal Cap. S.L.C. Oscar Longobardi.



## E2) A. I. S. MESSAGE

### Radar Echo and AIS Target (seen on the monitor of Isola Ship). Messages

MMSI: 278054360

Call Sign: SNIDV

MMSI: 227082050

Call Sign: FRXJ

MMSI: 247069100

Call Sign: ILER

Name: M/S Isola Container      Name: M/S Ile Passenger      Name: M/S Pegao -Tanker  
 Course 359° Speed 19,5 Kn      Course 240° Speed 19      Course 121° Speed 20 kts  
 Ile CPA 0.4M TCPA 7.7<sup>m</sup>  
 Pegaso CPA 0.3M TCPA 18.0<sup>m</sup>

Ile Vessel from Isola Vessel

***Isola: I have made the radar plotting; the plotting confirms that the tracks of our ships are crossing with collision risk. I am altering my course starboard of forty degree***

Pegaso Vessel from Ile Vessel

***Ile: I am altering my course starboard of thirty degrees***

Isola Vessel from Pegaso Vessel

Ile Vessel from Pegaso Vessel

***Pegaso: I will keep going ahead, without altering course and speed. Thank you***

**Nota:** Questo particolare esercizio si presta ad alcune considerazioni: 1- la nave che accosta per prima probabilmente dovrà fare il “giro dell’oca” (360°). 2- la nave che accosta per prima “designa”, nell’ottica e nello spirito del Regolamento, l’altra nave che dovrà accostare a destra: quella che si trovava sulla propria destra.



**F1)                                      V. T. S.      Vessel Traffic Service                                      da IMO SMCP**

**Port Said. SUEZ CANAL. H24 VHF Ch: 16 12 13 73 MF 2182 KHz fax...Email...Sito Web**

*Port Said from MV Nefertiti*

*Nefertiti from Port Said Suez Canal*

**Nefertiti:** I am ready to send via email, the required certificate: SCGT- Load Scale with DWT

My position, Local Time 07.00 , is 2 miles from Port Said Lighthouse, on bearing 135°; Course 090°, Speed 12 Kn. OVER

**V.T.S.** Vessel Nefertiti, with speed six knots stand toward the point: latitude three one degrees two eight minutes north ; longitude zero three two degrees one nine decimal four minutes east.  
 Rig Pilot ladder on starboard side. Stand by on channel sixteen.

**Note:** SCGT are the Initials of: Gross Tonnage Suez Canal, calculated with other criterion. DWT is the dead-weight.(v. Teoria della Nave – Esercitazioni, Quaderni marinari)



**F2)                                      V. T. S.**

VTS: Murmansk : *What is the name of your vessel? Your sign?*

Vessel: The name of my vessel is Pegaso; call sign is ILER

VTS: *Spell the name of your Vessel*

Vessel: Papa Echo Golf Alpha Sierra Oscar

*What is your present course, and speed?*

Vessel: My present course is 085 degrees; Speed 14 Knots

VTS: *Do you carry any dangerous goods?*

Vessel: I do not carry any dangerous goods

VTS: *Are you on even keel?*

Vessel: No. I am trimmed by the stern



**F3)**

**V. T. S.**

Algol Ship: the draught of my vessel is twenty metres. Is it the course over the deep water signalled on the nautical chart always sure?

VTS Sagen: *Yes. With draft 20 meters you will navigate in safety along the Deep Water Route.*



**G1)**

**ICE PATROL**

Argomento trattato sul testo di Navigazione Moderna di Aldo Nicoli.

**H1)**

**IMO S M C P** (*Standard Marine Communication Phrases*)

**Standard Wheel Orders ----- Standard Engine Orders**

Officer: What is your heading?

*Steerman: My Heading is ... degrees*

Midship

*Barra al centro*

Port/Starboard five

*A sinistra/dritta cinque*

Port/Starboard ten

*A sinistra/dritta dieci*

... ..

... ..

Port/Starboard twenty-five

*A sinistra/dritta venticinque*

... ..

... ..

Hard –a- Port / Starboard

*Tutta a sinistra / dritta*

Nothing Port / Starboard

*Niente a sinistra / dritta*

Meet – her

*Scontra*

Steady

*Alla via*

Ease to five/ten/fifteen/twenty

*Riducete di cinque/dieci//...*

Steady as she goes

*Alla via così*

**BRIDGE - ENGINE – ROOM**

**Port / Starboard Engines Full ahead / astern**

“ “ “ **Half** “ “

“ “ “ **Slow** “ “

“ “ “ **Dead Slow** “  
**Stop Engine**  
 Emergency Full Ahead / Astern  
**Stand by Engine**  
 Finished with Engine (s) – No more manoeuvring



## I1) Regulation for preventing Collision at Sea (CollReg)

### Rule 14. *Head-on situations*

**Premessa:** La raccomandazione dei Comandanti: non abusare nell'impiego del radiotelefono, specialmente quando si deve manovrare; il regolamento per evitare le collisioni è chiaro.

When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other. ...

*Cape Town* and *Altair* Vessels navigate in the Malacca Strait-Channel

Cape-Town Vessel from Altair Vesse

Altair Vessel from Cap-Town.

Altair. Our courses are opposite; relative speed 40 “Kn” ( $V_A$  18 Kn;  $V_{CT}$  22 Kn), the distance is eleven miles. Right is it?

Cape Town. Yes, it is.

Altair: I suggest both to alter course  $10^\circ$  starboard, at minute 00, when our ships will be at 10miles. So we will approach the CPA 1.7 M. Do you agree?

Cape Town: Yes, the TCPA will be about 15 (fifteen) minutes.

Altair: Correct. Bye.

**Nota:** È il caso di una nave avvistata di prua su  $\rho$   $0^\circ$  (o quasi), lontana miglia “d” e navigante su rotta opposta alla propria nave. Per calcolare l'angolo  $\alpha$  di accostata comune alle due navi al fine di avere un dato CPA, possono essere considerate le relazioni della seguente formula:  $CPA = d \cdot \sin \alpha$ , per  $\alpha < 15^\circ$  si ha:  $CPA = d \cdot \alpha \cdot \sin 1^\circ$ ;  $CPA = d \cdot \alpha \cdot 0,0175$ ;  $\alpha = CPA / (d \cdot 0,0175)$ ;  $d = CPA / (\alpha \cdot 0,0175)$ .

I Esempio:  $d = 10M$ ,  $\alpha = 5^\circ$  Risultato:  $CPA = \sim 0,9M$ .

II Esempio: per avere lo stesso CPA si può accostare di  $10^\circ$  alla  $d = 5$  miglia.

III Esempio: determinare  $\alpha$  alla distanza  $d = 7M$  per passare a CPA 1,5 M Risultato:  $\alpha = 12^\circ$



## I2) COLLREG

### Rule 15. *Crossing situations*

When two power-driven vessels are crossing so as involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

Cook Ship from Sirio Ship.

Sirio Ship from Cook Ship.

Sirio: Our vessels are in course collision.

Sirio Heading 100°, Speed 20.00 knots; Cook on relative bearing +040° ,distance 10 miles at time 00 minute.  
*Cook Heading 020° Speed 15 knots.*

Sirio: My vessel is constrained by draught; therefore I will alter the heading of only thirty (30) degrees and I will pass at CPA 2 miles.  
I am computing the new relative speed and the time of beginning this manoeuvre.  
The speed and the instant are: ~28,8 “knots” and 11.8 minute; I forecast TCPA at time 22 minute.

Cook: *well, I watch with caution. I shall keep my course and speed.*



### **I3) COLLREG**

#### **Rule 13 Overtaking**

Notwithstanding anything contained in the Rules of this Section any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

Own ship Arcturus, overtaking. “Overtaken”vessel: Spica. Arcturus and Spica have the same course. Arcturus has speed 20 Kt; Spica 16 Kt. Spica Initial position: true bearing 355° distance 4 miles from Arcturus.

Arcturus at radio-telephone:  
now, time 00 minute, I alter my course starboard for CPA 2 miles.  
Manoeuvre interval will be forty-three minutes.

Spica: *O.K. Kind for the information. I do not see your radar echo. It is in the blind sector. Thank you.*



### **I4) COLLREG**

#### **Rules 15/18 Crossing situation/Responsibilities between vessels**

Vessel Poseidon. The Officer observes, on monitor radar plotting, that the compass bearing of an approaching vessel, does not appreciably change. The relative bearing is – 25°. The Officer sees, at binoculars, two red lights, up, in vertical line; down, green light. He identifies: “vessel not under command”. Name, read on the AIS target: Venus.

When the two vessels are at 5 miles, Instant 00 minute, begin the manoeuvre to avoid risk of collision.

Poseidon: I am altering my course port forty degrees, for safe distance CPA 3 miles.

Venus: *your action taken for to avoid collision is positive, made in ample time and with the regard to the observance of good seamanship. I shall keep my course and speed. By, by.*



## L) C. I. S. INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS (single letter signals)

A <i>Alpha</i>	I have a dive down; keep well clear in low speed. •—
B <i>Bravo</i>	I am taking in, or discharging, or carrying dangerous goods. —•••
C <i>Charlie</i>	Yes (affirmative or “the significance of the previous group should be in the affirmative”). —•—•
D <i>Delta</i>	Keep clear of me, I am maneuvering with difficulty. —••
E <i>Echo</i>	I am altering my course to starboard. •
F <i>Foxtrot</i>	I am disabled; communicate with me. ••—•
G <i>Golf</i>	I require a pilot. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds it means: “I am hauling nets” ——•
H <i>Hotel</i>	I have a pilot on board. ••••
I <i>India</i>	I am altering my course to port. ••
J <i>Juliett</i>	I am on fire and have dangerous cargo on boat: keep well clear of me, or I am leaking dangerous cargo. •— — —
K <i>Kilo</i>	I wish to communicate with you. —•—
L <i>Lima</i>	You should stop your vessel instantly. •—••
M <i>Mike</i>	My vessel is stopped and making no way through the water. — —
N <i>November</i>	<b>No</b> , (negative or “the significance of previous group should be read in the negative”).
O <i>Oscar</i>	Man overboard. — — —
P <i>Papa</i>	<b>In harbour</b> .- All persons should report on board as the vessel is about to proceed to sea. <b>At sea</b> : It may be used by fishing vessels to mean: my nets have come fast upon structions”. It may also be used as a sound to mean; “I require a pilot” •— — •
Q <i>Quebec</i>	My vessel is healthy and I request free pratique. — — • —
R <i>Romeo</i>	• — •
S <i>Sierra</i>	I am operating astern propulsion. •••
T <i>Tango</i>	Keep clear of me; I am engaged in pair trawling. —
U <i>Uniform</i>	You are running into danger. ••—
V <i>Victor</i>	I require assistance. •••—
W <i>Whiskey</i>	I require medical assistance. •— —
X <i>X-ray</i>	Stop carrying out your intentions and watch for my signals. —••—
Y <i>Yankee</i>	I am dragging my anchor. —•— —
Z <i>Zulu</i>	I require a tug. When made by fishing vessels operating in closed proximity on the fishing grounds it means: I am shooting nets. — — ••

1 • — — — — 2 •• — — — 3 ••• — — 4 •••• — 5 •••••

6 —•••• 7 — —••• 8 — — —•• 9 — — — —• 0 — — — — —

Call AA AA AA

Call received T

Finish AR

**The important words:** Abandon (ship), Adrift, Capsizing, Collision, Disabled, Distress, Explosion, Fire, Flooding, Grounding, , Listing, Piracy, Sinking.



**M1) TRAFFIC LIST - Trade**

**Premessa.** La stazione radio terrestre trasmette i messaggi commerciali terra - nave su due RF differenti; sulla prima informa le navi interessate, sulla seconda inoltra il messaggio alla singola nave. La nave Markab è “volandiera, nave alla busca (*Ocean Vessel Tramp*) che chiede, su una terza RF, il tempo di attesa.

[ *Listening on 218 2... Khz*]

**a) DELTA ECHO Trieste Radio**

All Ships All Ships All Ships, this is Trieste-Radio Trieste-Radio Trieste-Radio  
Traffic List: Listen on 1641 Khz

**b)**

*On 1641 KHz.* Here Trieste-Radio Trieste-Radio.

**I have traffic for the following ships:**

Antares BCROP Bremen DRSETZ... ...Markab LCMO  
I am listening, for calls, on MF 2171 Khz Over

~ ~ ~ ~

**c)**

(*Call on 2171 Khz*)

*Trieste-Radio from Markab Vessel*

Markab from Trieste Radio

Your turn is number five (5). Wait about ten (10) minutes

**d)**

(*MV Markab is Listening on 2009 KHz*)

MV Markab from Trieste Radio

I have the following message received from “Four Winds Navigation Company” at UTC 12.00 for the Captain of the Ship”;

**“Master, go to Gibraltar waiting orders”.**



**M2) Traffic List**

**a)** (*Listening on 218 2... KHz*)

All Ships All Ships All Ships here Malta-Radio Malta-Radio Malta-Radio  
**Traffic List Listen on 1641 Khz**



Here Malta-Radio Malta - Radio Malta-Radio Listening on 1641 Khz I have traffic for the following vessels:

Andromeda FCRP Europe PRSH... ..Markab LCMO  
I am listening for calls on 2174 KHz Over

~ ~ ~ ~ ~

b)

(Call on 2174 KHz)

Malta-Radio from Markab Vessel

Markab from Malta Radio

Your turn is number eleven (11). Wait about thirty- one (31) minutes

c) (Listening on 2009 KHz)

MV Markab from Malta Radio I have the following delivery received from Charterer Agent Richard Getty UTC 16.00

**“Master: go to Tracks for Lisboa. Load grain in bulk.**

When the cargo-holds are clean and ready, send the

**Notice of Readiness**

to our Agent Ferdy Pessoa

~ ~ ~ ~ ~

**I Nota.** Al posto della chiamata “All Ships..... la stazione costiera può lanciare: CQ...CQ Charlie Quebc... Delta Echo proviene da DE segnale a due lettere del CIS.

**II Nota.** Gli ordini per Gibilterra e poi per Lisbona pervengono alla nave Markab anche via Radiotelex su HF<sub>4</sub> 4177,5 Khz (onde corte, decametriche).

**III Nota:** *Notice of Readiness* è la lettera di prontezza della nave, pronta a ricevere il carico, in questo caso, o per la discarica (v. Lineamenti di Diritto della navigazione - Quaderni Marinari).



N1)

## C O A S T G U A R D

### **CP 461. *Interception of suspected ship X.***

*The motor-board patrol CP 461 observes a suspected ship X (without AIS or AIS switched off), on radar monitor: bearing 320°, distance 10 miles. The position results 0.5 mile inside the territorial sea (12 miles offshore the baseline). The CP 461, at the starting of the pursuit, fires as warning three shots with machine gun. The vessel X, suspected of smuggling, flies away. With speed 24 knots and Course 270° is flying towards the limit of the territorial sea, of another Nation, far 160 miles from position X. Will the CP, with 25 knots (maximum speed) be able to reach the vessel X before getting to the foreign territorial sea?*

Question: is the pursuit lawful ?

Answer: the pursuit of the C.P. is lawful if started in the territorial sea (see I Nota).

Result: CP:  $R = 272,66^\circ$   $V_r = 1,514$

Interval CP:  $10/1,5145 = 6^h 36^m$

Interval X  $160/24 = 6^h 40^m$

Vessel CP is able to reach the Vessel X before...

**I Nota.** Per maggiori precisazioni in merito: § 3 Cap. I e § 2-V del Cap. X del libro “Lineamenti di Diritto della Navigazione” - Quaderni Marinari.

**II Nota.** Con  $VV=15$  nodi l'autonomia  $T$  è 24 ore. Calcolare le autonomie in miglia  $M$  ed  $M'$  nelle due condizioni: a) senza vento e corrente, b) senza vento; con corrente; le cui componenti sulla traiettorie (andata e ritorno su rotte opposte) sono  $\pm 1,5$  nodi. **Risultati:** a) autonomia  $M = 360$  miglia; b)  $M' = 356,4$  miglia; (178,2 a/r). intervalli: 10h48m (corrente favorevole), 13h12m (corrente contraria). Formula risolutiva:  $M' = 2T/(1:V'+1:V'')$ . dove  $T = 24$  ore. Tale formula proviene dalla equazione:  $T = M':2 / V' + M':2 / V''$ .



## O) FREE PRATIQUE

2011 March 02 Local Time 08h 00m MV Zoroastro arrives at the Auckland bay; hoist the yellow flag ( Q letter): “My vessel is “healthy” and I request free pratique

RTF. Health Office: Captain, you must specify the departure Port and the date, ETD

Master: Port: *Dacca*; Date: 2011-01-11.

*I believe I have been in an infected area during the last thirty days.*

Health Office: Port Medical Officer will be on board Zoroastro at 10h 30m.

You go (should proceed) to anchorage for health clearance.

... ..

Medical Officer (after accurate medical visit of all crew): Well, you have free pratique.



## P) PILOT

Argomento trattato sul testo di Navigazione Moderna di Aldo Nicoli.

Già sotto i raggi il mare arrossava, e dall'alto del cielo  
l'Aurora nel roseo carro splendeva dorata,  
quando i venti posarono, all'improvviso ogni alito  
cadde: nell'immobile piano si affaticano i remi.  
E qui Enea grande, dal mare, un bosco divino  
avvista. Nel mezzo il Tevere con l'amena corrente,  
a mulinelli rapidi, biondo di molta arena, prorompe in mare. ...  
Piegare il cammino, volgere a terra le prore, questo comanda  
ai compagni, e nell'ombroso fiume entra, lieto

*Virgilio: Eneide VII 25...36*

*Anno 2011*

**Bibliografia** consultata dall'autore e riguardante il presente capitolo:  
*Maritime Communications* di A.V. Formisano e G.Romano Ed. Vingiani  
*Manual GMDSS* London , Radiosevizi della navigazione I. Idrografico della Marina, Regolamento I.T.U., Codice dei Segnali C.I.S. , Compendio Italiano/Inglese IMO SMCP.

Manuale Esercitazioni Teoria Nave (*Quaderni Marinari*) riporta taluni esercizi formulati in lingua Inglese.