

Marcas laterales.

Formas de gobernar.

- Marcas de día. Luces de noche
- Gobierno evitando cabezadas y balanceos



TEMA 3
LICENCIA DE NAVEGACIÓN

1. MARCAS LATERALES. REGIÓN A

El sistema marítimo de balizamiento se creó para delimitar canales navegables, obstáculos y servir de ayuda al navegante.

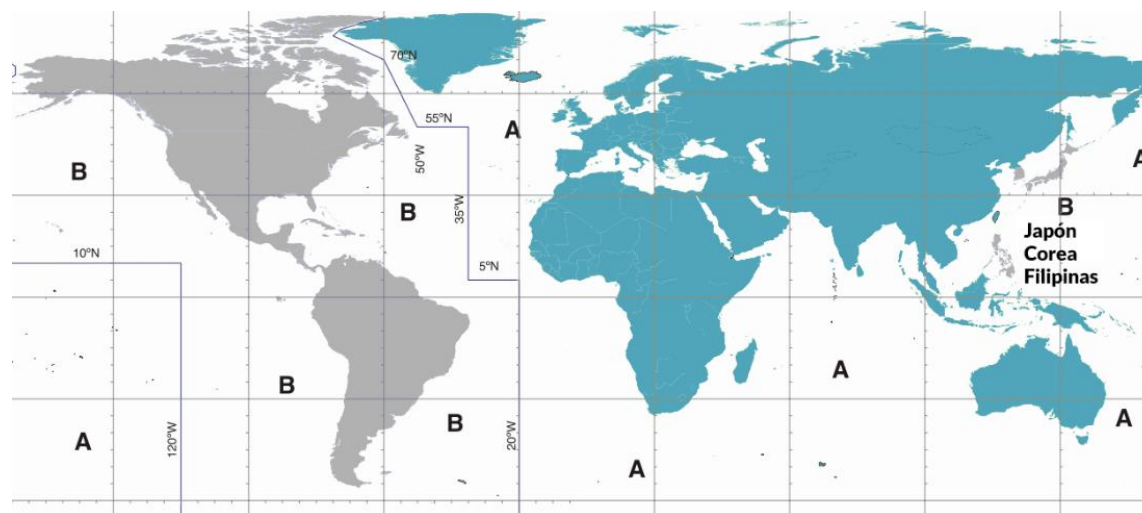
Se usan marcas, cuyas características son:

- De día: Forma, color y marca de tope.
- De noche: luz y ritmo.

Dentro del sistema se diferencian 6 tipos de marcas:

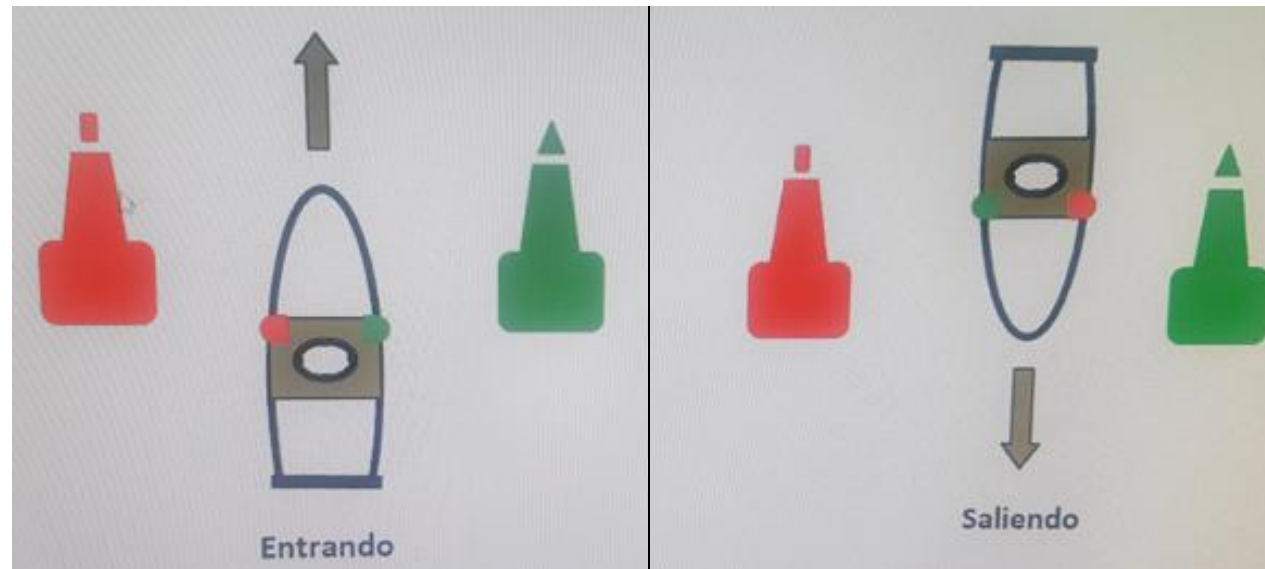
- Marcas laterales
- Marcas cardinales
- Marcas de peligro aislado
- Marcas de aguas navegables
- Marcas especiales
- Marcas de peligros nuevos

Se considera región A, Europa, África y Asia (exceptuando Japón/Corea/Filipinas).



SENTIDO CONVENCIONAL MARCAS LATERALES

El sentido convencional de balizamiento es entrando desde el mar a puerto.



La luz, en caso que tenga, será roja para las marcas de babor y verde para las de estribor. Su ritmo cualquiera excepto grupo de destellos dos más uno Gp D(2+1) por estar reservado para las bifurcaciones.

MARCAS LATERALES BIFURCACIÓN

El color central nos indica el lado donde queda el canal principal.

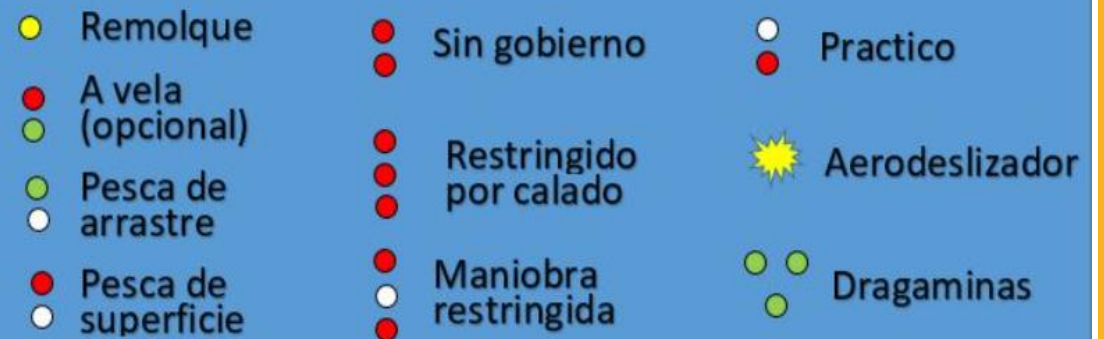


PRINCIPALES MARCAS (DÍA) Y LUCES (NOCHE)

Principales marcas identificativas



Principales luces identificativas



2. GOBIERNO

En general, trataremos de tomar las olas por la amura a unos 45º, evitando pantocazos y balanceos excesivos.

Evitaremos quedar atravesados a la mar. En tal caso el barco sufre gran balanceo, el cual una vez producido lleva un ritmo, qué si se acopla con el de las olas, puede provocar resonancia lo que se conoce como sincronismo. Esto provoca que el balanceo sea cada mayor pudiendo volcar la embarcación.



Con mala mar, trataremos de tomar en este orden las siguientes acciones para mantener la seguridad:

- CAPEAR el temporal, es decir ir proa a las olas, con poca velocidad, sin ocasionar grandes pantocazos.
- CORRER el temporal, es decir ir a favor de las olas, con especial atención a posibles guiñadas que puede querer realizar el barco, para no atravesarnos a la mar.



Regl. Int. para Preve.Abord.
(RIPA)

- Reglas 4-8
- Reglas 11-19
- Regla 37



TEMA 4
LICENCIA DE NAVEGACIÓN

RIPA

El “**Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes**” (RIPA), es por así decirlo el “Código de Circulación”. Se divide en cinco grandes apartados:

1. Generalidades. (Reglas 1-3)

Ámbito de aplicación, definiciones, etc.

2. Reglas de rumbo y gobierno. (Reglas 4-19)

- Sección I. Cualquier condición de visibilidad.
- Sección II. Buque que se encuentran a la vista.
- Sección III. Buques en condiciones de visibilidad reducida.

3. Luces y marcas. (Reglas 20-31)

Permiten identificar barcos y situaciones de noche y de día.

4. Señales acústicas y luminosas. (Reglas 32-36)

Equipos y tipos de mensajes.

5. Señales de peligro. (Regla 37)

Diferentes formas de manifestar los distintos peligros.

En licencia de navegación que habilita a navegar de día veremos bloques 2 y 5.

REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

Buques en cualquier condición:

REGLA 4: Ámbito de Aplicación.

Nos expone que los buques deben respetar las reglas de este bloque en cualquier condición de visibilidad.

REGLA 5: Vigilancia.

Todo buque mantendrá en todo momento una vigilancia visual y auditiva eficaz.

REGLA 6: Velocidad de seguridad.

Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad, es decir deberá adaptarse a las circunstancias del momento para prevenir abordajes.

REGLA 7: Riesgo de abordaje.

Se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía de forma apreciable.

REGLA 8: Maniobra para evitar el abordaje.

Toda maniobra se efectuará de forma clara y con la debida antelación. Si es a corta distancia incluso reducir la velocidad o parar.

Buques que están a la vista:

REGLA 11: Ámbito de aplicación.

Las siguientes reglas aplicarán sólo cuando los barcos están a la vista el uno del otro.

REGLA 12: Buques de vela.

Si se cruzan dos barcos de vela, el que recibe el viento por estribor tiene prioridad.



REGLA 13: Buque que “alcanza”.

Se considera que alcanza el buque que se aproxime desde una marcación mayor de 22,5º del través. El buque que alcanza deberá mantenerse alejado de la derrota del buque alcanzado.

REGLA 14: Situación de vuelta encontrada.

Cuando dos buques naveguen de vuelta encontrada cada uno de ellos caerá a estribor (“a su carril”).

REGLA 15: Situación de cruce

El buque que tenga al otro por su costado de estribor se mantendrá apartado de su derrota.

REGLA 16: Maniobra del buque que cede el paso.

El buque obligado a maniobrar lo hará con anticipación suficiente y de forma clara.

REGLA 17: Maniobra del buque que sigue a rumbo.

El buque que tiene prioridad mantendrá su rumbo y velocidad. No obstante, puede maniobrar para evitar un abordaje.

REGLA 18: Obligaciones entre categorías de Buques.

Los buques de propulsión mecánica se mantendrán apartados de:

- a) Un buque **sin gobierno**
- b) Un buque con capacidad de **maniobra restringida**
- c) Un buque **restringido por su calado**
- d) Un buque dedicado a la **pesca**
- e) Un buque de **vela**

Buques con visibilidad reducida

REGLA 19: Conducta de los Buques en Condiciones de visibilidad reducida.

Se da entre barcos NO A LA VISTA que estén CERCA O DENTRO de una zona de visibilidad reducida. En este caso especial maniobran ambos barcos evitando.

- i) Cambio a babor si estás a proa del través de otro barco.
- ii) Cambio hacia otro barco en través o popa del través.



Además de lo anterior. En situación de oír la bocina de niebla a su través o aproximación excesiva (sin ser detectado en radar) reducirá su velocidad llegando a detener su arrancada si fuera necesario.

SEÑALES DE PELIGRO

REGLA 37: Señales de peligro.

Existen recogidas múltiples maneras de manifestar que estamos en peligro. Las principales son:

- Señal detonante repetida a intervalos de un minuto aproximadamente
- Llamadas a bordo
- Sonido continuo con señales de niebla
- La señal de peligro “NC” del código internacional de señales.
- Movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente.

- Señales pirotécnicas: Cohetes con paracaídas, bengala de mano o señal fumígena.
- Señal por radiotelegrafía del código morse ...---... (SOS).
- Señal por radio de la palabra “May Day”
- Llamada selectiva digital por radio.
- Señal transmitida por radiobaliza