

CIRCOLO

Indirizzo -.....
Tel/fax..... e.mail

PIANO PER LA SICUREZZA IN ACQUA

CONTATTI

Autorità portuale

Guardia Costiera

Pronto soccorso

Ambulanze

Polizia/CC

C.R.I...

Punto di sbarco

infortunato

Premessa

- Questo piano di sicurezza si riferisce a tutta l'attività in mare durante una regata
- Per quanto riguarda tutte le attività a terra (Circolo), per quanto concerne la sicurezza, esse sono sottoposte alla legislazione in materia (DL81 integrato con il DL106) a cui ogni Circolo deve adeguarsi.
- **La Normativa federale** in vigore già tratta il problema della sicurezza a cui i Circoli federati devono attenersi:
 - a. Limiti di vento
 - b. Distanza dalla costa
 - c. Uso dei giubbetti salvataggio
 - d. Mezzi di assistenza in acqua
 - e. Utilizzo dei mezzi di assistenza
 - f. Numero massimo delle imbarcazioni in regata
 - g. Contrassegni per i mezzi di assistenza
 - h. Assistenza sanitaria
 - i. Assistenza a terra
- **Le istruzioni di regata** normalmente contemplano prescrizioni riguardanti la sicurezza a cui i partecipanti e organizzatori devono attenersi:
 - a. Segnali esposti a terra per vietare o autorizzare l'uscita in sicurezza delle imbarcazioni (es. bandiera D)
 - b. Comportamento del concorrente/i in caso di richiesta di assistenza e relativo comportamento dei mezzi di soccorso
 - c. Richiesta di assistenza da parte del Comitato di Regata a tutti i mezzi ufficiali e di supporto (Bandiera V e ascolto su un canale VHF)
 - d. Punto di sbarco in caso di emergenza e recapito telefonico in caso di sbarco in zona differente della costa rispetto all'area prevista
 - e. Autorizzazione mezzi di supporto a intervenire su richiesta del Comitato di Regata in caso di emergenza (accreditamento, regole)
- **Disposizioni da parte della Capitaneria o equivalente sui laghi** riguardanti la sicurezza

Responsabilità del Comitato Organizzatore e Presidente del Comitato di Regata

- **Responsabile dell'autorizzazione all'uscita in acqua** delle imbarcazioni per disputare la regata è del Comitato Organizzatore (nella fattispecie il Presidente del Circolo Organizzatore o Presidente del Comitato Circoli). Dal momento che si autorizza l'uscita in acqua delle barche entra in funzione il Piano di Sicurezza in Acqua che il CO aveva predisposto.
- **Responsabile della gestione emergenza in acqua, applicazione del piano di sicurezza** è del Presidente del Comitato di regata che, in caso di emergenza deciderà l'eventuale sospensione o annullamento della regata. Esso sarà coadiuvato da un Addetto o Coordinatore sicurezza (AS) nominato dal CO che

avrà il compito di far applicare il piano di sicurezza e la gestione delle emergenze

Responsabilità dei concorrenti

È responsabilità del concorrente o del genitore/allenatore (in caso di minori) decidere se scendere in acqua o meno. Il concorrente è il solo responsabile per la sua sicurezza come da regola 1 e 4 del RRS. Deve essere a conoscenza del Regolamento di regata e delle Istruzioni di regata. Deve partecipare ai briefing sulle istruzioni di regata e sulla sicurezza. Deve conoscere e applicare scrupolosamente le regole relative al sistema di controllo uscita e rientro dalla regata. Deve prontamente comunicare la decisione di ritirarsi dalla regata direttamente al CdR o immediatamente al Beach Master o in segreteria al rientro a terra.

Per decidere della sua partecipazione, dovrà tener conto dei seguenti punti:

- a. Percorso, intensità vento, marea, altezza onde sul percorso e sulla rotta per raggiungere l'area di regata
- b. Previsioni meteo aggiornate
- c. Lunghezza del percorso e tempo previsto di permanenza in acqua
- d. Abbigliamento e attrezzature di galleggiamento adeguate
- e. Equipaggiamento barca secondo le regole di Classe e le relative dotazioni di sicurezza

Ruolo dell'addetto Sicurezza (AS)

È molto importante il ruolo dell'AS che prima della regata:

- Organizza briefing sicurezza con la flotta di assistenza e posa boe
- In base alla complessità, numero di barche, tipo di Classe in regata stabilisce i mezzi assistenza necessari e loro equipaggiamenti (tenendo conto anche della normativa e prescrizioni Capitaneria) e gli equipaggi a bordo di essi (2 persone di cui almeno una persona esperta a bordo di ogni gommoni)
- Verifica che anche i gommoni di supporto abbiano equipaggiamento necessario per poter intervenire in caso di emergenza (oltre alle normali dotazioni anche bandiera identificativa, radio VHF, salvagenti)
- Decide se, in base al tipo di regata è necessaria la barca scopa e nel caso cura la preparazione, l'equipaggio, il materiale a bordo
- Insieme al Beach Master organizza il sistema di registrazione delle barche in uscita e entrata
- Insieme al CO e la Segreteria regata stabiliscono il punto di sbarco di mezzi assistenza che trasportano un infortunato nel luogo più facile dove posizionare un'ambulanza e manovrare la barella. Allertano pronto soccorso, mezzi capitaneria, etc. per un loro coinvolgimento in caso di emergenza
- Insieme alla Segreteria predispone una Lista Contatti (nominativi e numero telefono) da distribuire a tutte le persone coinvolte (Comitato, posaboe, Beach Master, Segreteria, etc.)

Piano di sicurezza in acqua

- **Prima della regata**

- a. Quando le barche si recano sul campo di regata, i gommoni si dividono in 3 gruppi. Ogni gruppo segue 1/3 della flotta da sottovento
- b. Ogni gommone è responsabile della sua area
- c. Raggiunta l'area di regata i gommoni si posizionano sottovento alla linea di partenza e ricevono a voce le ultime disposizioni dell'Addetto Sicurezza

- **Durante la regata**

- a. In base al numero dei concorrenti, almeno 1 gommone su ogni lato del percorso in posizione centrale in modo da controllare tutto il lato. 1 gommone in prossimità di ogni boa o cancello (può essere anche il posaboe). Vedi schema allegato per i vari percorsi
- b. Tenersi fuori all'area regata e controllare a vista la zona assegnata e intervenire dentro l'area solo in caso di necessità
- c. Per percorsi particolari questo piano di spostamento gommoni può essere diverso
- d. Se necessario il piano può essere cambiato in qualsiasi momento dal coordinatore sicurezza, previa autorizzazione del Presidente Comitato di Regata

- **Dopo l'arrivo**

- a. I mezzi di assistenza si dividono ancora in 3 gruppi e seguono il rientro della flotta a terra, assegnandosi un terzo della flotta per gruppo. Eventuali traini saranno svolti, se necessario.
- b. I gommoni rientrano in porto SOLO quando la loro parte di flotta è rientrata e se gli altri gommoni non hanno alcuna difficoltà.
- c. Tutti i mezzi dovranno partecipare al traino imbarcazioni e assistenza al rientro in caso di mancanza vento o situazioni difficili. Quindi anche i mezzi Giuria, Stazzatori, posaboe, persone supporto, stampa, etc...
- d. La Barca Scopa (se usata) sarà l'ultima imbarcazione a rientrare quando oramai la flotta e i gommoni sono in porto. In mancanza della barca Scopa la Barca Comitato sarà l'ultima a rientrare

- **Piano per le emergenze**

- a. I concorrenti che richiedono assistenza da parte delle barche di soccorso devo fischiare se dotate di fischiotto e richiamare l'attenzione agitando un braccio con la mano aperta. Se l'assistenza non viene richiesta, il braccio deve essere agitato con il pugno chiuso. Se considerato necessario, può essere imposto al concorrente di abbandonare la barca e salire sul mezzo di soccorso. In questo caso si applicherà un nastro bianco e rosso alla barca abbandonata in modo che si sappia che l'equipaggio è stato salvato.

- b. Se un mezzo di soccorso trova un concorrente bisognoso di intervento sanitario o con un danno all'imbarcazione che consideri pericoloso per l'incolumità dell'equipaggio, effettua una chiamata radio iniziando con le parole CODICE ROSSO ripetuto più volte, indicando la posizione del mezzo e possibilmente la natura del presunto problema.
- c. Il gommone più vicino accorrerà in aiuto, l'AS provvederà ad inviare un mezzo di soccorso sul quale sia presente un volontario con il brevetto di pronto soccorso o un medico se presente in acqua, il traffico radio sarà ridotto al minimo per dare spazio alle comunicazioni di emergenza; se il ferito avrà bisogno di essere portato a terra l'AS avvertirà via radio Beach Master e Segreteria (in alternativa il Bridge se presente nell'organizzazione) per allertare il medico a terra, attivare l'ambulanza, avvertire il 118. Il ferito verrà trasportato nell'area di sbarco stabilita e indicata anche sulla cartina allegata alle istruzioni di regata o all'albo ufficiale. Sul posto troverà l'ambulanza e il medico. Il ferito dovrà obbligatoriamente essere visitato anche se dichiarasse di non avere più problemi. Il ferito dovrà essere anche prontamente identificato
- d. Il Codice Rosso rimarrà attivo fino a quando l'AS non dichiarerà chiuso l'incidente dichiarando per radio per tre volte "CODICE ROSSO SUPERATO"

- **Annullamento della prova**

Durante lo svolgimento delle prove sia il Presidente del Comitato, sia il PRO e sia l'AS monitorizzano continuamente le condizioni meteo-marine con la prospettiva anche di annullamento della regata se le condizioni meteo lo imponessero; a questo proposito bisognerebbe fare le seguenti considerazioni:

- a. il comportamento del vento in cambio di direzione ed intensità così come la formazione di accumuli nuvolosi minacciosi e se soprattutto l'intensità del vento supera i limiti consentiti dalle regole di classe o dalle istruzioni di regata;
- b. le registrazioni del vento provenienti da stazioni meteo locali e ogni altra allerta meteo proveniente dalla Capitaneria di Porto che annuncia il pericolo di peggioramento;
- c. il numero di velisti in difficoltà per le frequenti scuffie che possono determinare stanchezza e spossatezza;
- d. l'esaurimento dei mezzi di soccorso disponibili a causa di frequenti assistenze dovute a incidenti o difficoltà dei regatanti o guasti ai mezzi di soccorso.

- **Imbarcazioni che si ritirano**

Nel caso che un mezzo di assistenza si accorga che un concorrente sta lasciando il campo di regata questo lo deve raggiungere e chiedere chiaramente se si ritira; in caso affermativo deve informare il Beach-master o Segreteria, e la barca comitato per comunicare il numero velico. Se la situazione lo giustifica la

barca di soccorso potrà far notare al concorrente che non c'è copertura di sicurezza sulla rotta di ritorno e che sarebbe più sicuro che il concorrente aspettasse l'invio di una barca assistenza per scortarlo fino a terra (possibilmente con altre barche ritirate). Se il concorrente insiste a veleggiare verso terra la barca assistenza dovrà informare il beach-master a terra che visivamente seguirà il rientro del ritirato. Questa procedura può variare a seconda delle prescrizioni pubblicate sulle Istruzioni di regata.

- **Al termine della prova**

La flotta si dirigerà immediatamente verso terra una volta che il Presidente del Comitato avrà comunicato che non ci saranno più prove; immediatamente l'AS ordinerà ai mezzi di soccorso di scortare a terra i vari gruppi della flotta (barche di testa, il centro della flotta e gli ultimi arrivati) distendendosi lungo la rotta verso la base nautica controllando le eventuali barche scuffiate e cercando di non lasciare incustodito alcun tratto di mare come per il varo.

Una barca di soccorso designata come "scopa" rimarrà in coda al gruppo per controllare. Una volta a terra l'AS metterà in libertà la flotta delle barche di assistenza ricordando ai conduttori di effettuare subito rabbocchi carburante e piccole manutenzioni. In caso di un incidente significativo o di una protesta relativa alla sicurezza il Presidente del Comitato e l'AS redigeranno un rapporto scritto da inoltrare rispettivamente al comitato organizzatore/comitato delle proteste.

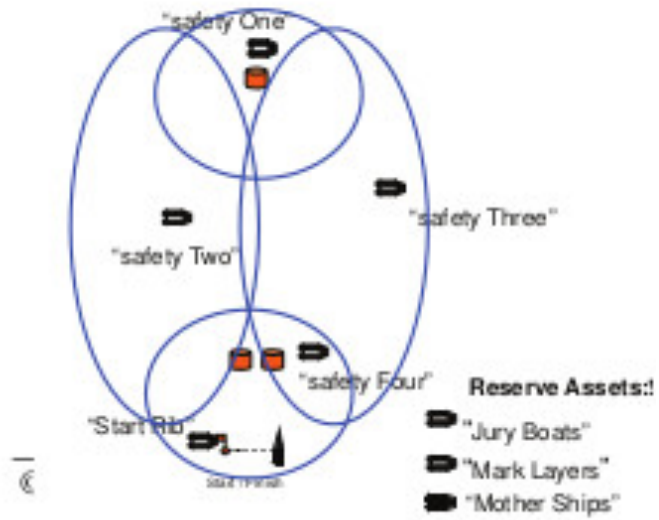
- **Concorrente scomparso**

Nel caso qualche concorrente risulti assente e/o mancante al conteggio del Beachmaster, scatterà immediatamente un piano di ricerca del disperso che coinvolgerà tutti i mezzi possibili appoggiati dalla locale Capitaneria di Porto.

Allegato: posizionamento mezzi di soccorso

PERCORSO A BASTONE

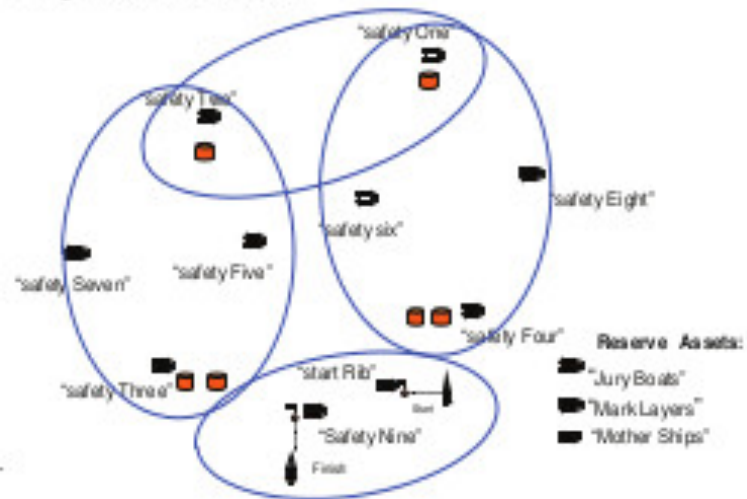
Windward Leeward Course



Giuliano Tosi - La sicurezza al primo posto

PERCORSO TRAPEZOIDE

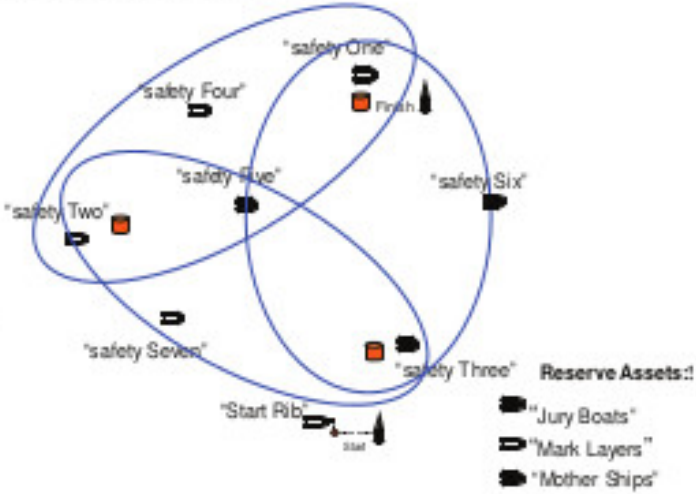
Trapezoid Course



Giuliano Tosi - La sicurezza al primo posto

PERCORSO A TRIANGOLO

Sausage Triangle Course



Giuliano Tosi - La sicurezza al primo posto