



LEGA NAVALE ITALIANA SEZIONE DI ORTONA

Servizio di Prevenzione e Protezione
Via Cervana Loc. Saraceni - 66026 - Ortona (CH)
Tel.: 085.9061042 Fax: 085.9061042
E-mail: ortona@leganavale.it

Piano Operativo di Sicurezza Regata Velica Optimist

LNI

Pagina
1 di 9

Piano operativo di sicurezza Regata Velica Optimist

Revisione	Data	Descrizione	Datore di Lavoro	RSPP	Rappr. Lavoratori
A	01/01/2016	Emissione	Eugenio Rapino	Davide Antonelli	Giancarlo Ranalli



LEGA NAVALE ITALIANA

SEZIONE DI ORTONA

Servizio di Prevenzione e Protezione
Via Cervana Loc. Saraceni - 66026 - Ortona (CH)
Tel.: 085.9061042 Fax: 085.9061042
E-mail: orton@leganavale.it

Piano Operativo di Sicurezza Regata Velica Optimist

LNI

*Pagina
2 di 9*

A. INDICE

1. INTRODUZIONE
2. FONTI DI RIFERIMENTO
3. OBIETTIVI
4. RESPONSABILITA' DEI CONCORRENTI
5. STRUTTURA COMPLESSIVA DELL'ORGANIZZAZIONE
6. PROCEDURE RADIO
7. ATTIVITA' PER LA GESTIONE DELLA SICUREZZA
8. CONTATTI
9. Allegato per gli equipaggi delle barche di assistenza

1. INTRODUZIONE

Questo piano è una guida che descrive le attività di gestione volte a fornire sicurezza per le regate di derive. Esso descrive le attività da espletare per la preparazione della manifestazione, durante e dopo la regata.

A causa del numero estremamente elevato di variabili che possono riscontrarsi nelle regate questa guida non può essere considerata "definitiva" per tutti i tipi di eventi in tutte le condizioni possibili ma le attività elencate in questo documento possono essere adattate alle esigenze specifiche di ogni particolare evento.

2. FONTI DI RIFERIMENTO

Idee e concetti che sono stati utilizzati per la redazione di questo piano di sicurezza sono tratte dai seguenti documenti:

- RYA Major event safety standard 2009
- RYA Youth racing safety policy 2007
- RYA Safety fleet contingency plans 2008
- ISAF Race management manual 2011

3. OBIETTIVI

L'obiettivo del team della sicurezza è quello di fornire una copertura di sicurezza efficiente e competente e permettere ai concorrenti il massimo divertimento riducendo al minimo i rischi per i velisti e le loro barche.

4. RESPONSABILITA' DEI CONCORRENTI

E' responsabilità del concorrente o del genitore o dell'allenatore (nel caso di minore) decidere se è in grado di partecipare in modo sicuro alla regata o di non scendere in acqua se ci sono dubbi.

Il concorrente deve avere un livello di conoscenza necessario alla propria ragionevole partecipazione alla regata, compresa la conoscenza delle Istruzioni e del Regolamento di regata, in particolare le norme per evitare collisioni.

Il concorrente deve avere un'adeguata assicurazione per la responsabilità civile. Prima di lasciare lo scivolo il concorrente o il genitore o l'allenatore deve valutare e giudicare che le capacità siano compatibili con le condizioni della regata e che il suo equipaggiamento sia adeguato. Per decidere della sua partecipazione il concorrente o suo tutore dovrebbe considerare i seguenti punti:

♣ La responsabilità della decisione del concorrente di partecipare ad una regata o di continuare a regatare è solo sua; il concorrente è interamente responsabile per la sua sicurezza come da RRS regole 1 e 4.



LEGA NAVALE ITALIANA

SEZIONE DI ORTONA

Servizio di Prevenzione e Protezione
Via Cervana Loc. Saraceni - 66026 - Ortona (CH)
Tel.: 085.9061042 Fax: 085.9061042
E-mail: orton@leganavale.it

Piano Operativo di Sicurezza Regata Velica Optimist

LNI

Pagina
3 di 9

- ♣ il percorso della regata, il vento, la marea e le condizioni del mare sul percorso e sulla rotta per il campo di regata;
- ♣ le previsioni meteo per il periodo stimato della regata
- ♣ la lunghezza del percorso e il tempo previsto di permanenza in acqua
- ♣ abbigliamento e attrezzatura di galleggiamento adeguate alle condizioni
- ♣ i capelli lunghi dovrebbero essere raccolti;
- ♣ controllare l'equipaggiamento della barca secondo le norme di stazza
- ♣ la barca deve possedere le dotazioni di sicurezza previste dalla classe
- ♣ il concorrente deve sapere disarmare la barca

Il concorrente deve conoscere correttamente il sistema di controllo all'uscita e al rientro dalla prova, sarà compito dell'allenatore responsabile dei minori rilasciare all'inizio e alla fine di ogni giornata e/o prova di regata un elenco degli atleti che non partecipano alle singole prove e/o sono ritirati dalla regata.

Lo specifico sistema usato deve essere spiegato al briefing dei timonieri. I regatanti e gli allenatori devono, senza ritardi ingiustificati, ottemperare a questa norma di sicurezza.

5. STRUTTURA COMPLESSIVA DELL'ORGANIZZAZIONE

La gestione complessiva della sicurezza dell'evento è di responsabilità del Presidente del Comitato Organizzatore (PRO) ed è delegata al Presidente del Comitato di Regata (RO) dal momento in cui si permette al primo partecipante di scendere in acqua fino a quando l'ultimo timoniere è tornato a terra.

PRO e RO hanno la piena autorità di impiegare tutte le risorse disponibili secondo il proprio giudizio e dirigere il lavoro di tutta la flotta di assistenza.

La flotta di assistenza (safety fleet) sarà formata da un certo numero di gommoni assistenza e dalla barca-scopa. Alla richiesta di bisogno al PRO/RO i mezzi posa-boe, i gommoni della giuria ed eventuali gommoni contro-starter/contro-arrivi dovranno svolgere compiti di assistenza fino a che il momento del bisogno sia passato.

Il PRO e RO dovranno definire la gestione della sicurezza sul campo di regata e stabilire le modalità di movimento dei concorrenti da terra al campo di regata. Il PRO dovrà presentare il briefing a tutti gli equipaggi della flotta di assistenza all'inizio della manifestazione; dovranno inoltre presenziare al briefing dei timonieri e dare loro le informazioni sul piano della sicurezza; inoltre il RO dovrà presenziare al briefing giornaliero del Comitato di regata e riportare in una riunione con la flotta di assistenza le informazioni relative alle previsioni meteo, all'organizzazione giornaliera della regata, etc.; alla barca-scopa spiegare soprattutto la particolare gestione riguardo ai concorrenti ritirati.

L'ESO è responsabile della gestione della flotta di assistenza sia in acqua che a terra e questo dovrebbe includere anche la gestione a terra della flotta di assistenza come la sistemazione delle barche, il loro eventuale ancoraggio, il loro rifornimento e nel caso la manutenzione.

L'ESO, all'inizio della giornata, farà un "radio-check" con ciascuna barca della sua flotta di assistenza appena lasciato terra e poi avvisare il RO e chiedere il permesso che la flotta scenda in acqua una volta che l'RO ha dato parere favorevole.

Alla fine della giornata l'ESO scorterà la flotta a terra; il BEACH MASTER controllerà il numero dei concorrenti ed informerà il ESO quando l'intera flotta è a terra; il CSL informerà, a sua volta, della notizia l'ESO che a sua volta, tramite il BRIDGE, informerà la flotta di assistenza che il loro compito è terminato.

Nessuna barca di assistenza andrà a terra fino a che sarà autorizzata dall'ESO/BRIDGE.

6. PROCEDURE RADIO

Il PRO assegnerà i canali radio per ciascun campo di regata e sarà usato sia per il Comitato di Regata che per la flotta di assistenza; se invece si stabilisce un canale di emergenza dedicato esso potrà essere usato da tutti i Comitati di regata e flotte di assistenza dal PRO e dall'ESO nell'eventualità che si dichiarerà una vasta emergenza che coinvolga tutti i campi di regata; in questa eventualità il RO dovrà monitorizzare sia il canale di emergenza che il canale usato sul proprio campo di regata.



LEGA NAVALE ITALIANA

SEZIONE DI ORTONA

Servizio di Prevenzione e Protezione
Via Cervana Loc. Saraceni - 66026 - Ortona (CH)
Tel.: 085.9061042 Fax: 085.9061042
E-mail: orton@leganavale.it

Piano Operativo di Sicurezza Regata Velica Optimist

LNI

Pagina
4 di 9

Per finire la barca-scopa e ciascun mezzo di assistenza dovranno essere in ascolto e contattabili sul canale di emergenza.

7. ATTIVITA' PER LA GESTIONE DELLA SICUREZZA

7.1 Prima della regata

♣ L'ESO :

♣ Prepara il briefing dedicato alla flotta di assistenza con relativi "vademecum" da distribuire a Tutti i volontari;

♣ ottiene dalla segreteria organizzativa oppure dalle pre-iscrizioni on-line la lista dei concorrenti per calcolare approssimativamente il numero finale

♣ Decide quanti mezzi di assistenza sono necessari (normalmente il rapporto di un mezzo

di Assistenza ogni 8/10 barche può essere sufficiente); altri fattori da considerare sono:

- tipo di regata, classe delle imbarcazioni, generale livello di abilità dei concorrenti

- sufficiente numero di mezzi di assistenza da schierare così da risolvere un semplice incidente in 3/5 minuti;

- location (zona di mare) del campo di regata e la possibilità di coprire con i mezzi di assistenza la rotta dei concorrenti verso il campo di regata;

♣ controlla con la segreteria organizzativa che ci sia un numero sufficiente di mezzi di assistenza e che a ciascuno sia stato assegnato l'equipaggio; possono essere compresi anche i gommoni posaboe e le barche per la giuria: in questo caso i drivers devono essere avvisati dei loro compiti di assistenza per partecipare al relativo briefing.

♣ controlla con il comitato di regata che ci sia il numero sufficiente di mezzi di assistenza;

♣ redige la lista dei mezzi di assistenza con i nomi dei relativi equipaggi ed i loro numeri di telefono cellulare da distribuire durante il briefing della sicurezza;

♣ identifica i volontari dotati di brevetto per il primo soccorso e decide a quali mezzi destinarli

♣ richiede alla segreteria organizzativa un numero congruo di guidoni per l'identificazione dei mezzi assistenza ufficiali;

♣ decide se le attività di assistenza durante la regata saranno gestite dalla barca comitato o da un mezzo assistenza in movimento sul campo di regata;

♣ decide se la barca-scopa è necessaria ed in caso affermativo predispone per la sua preparazione; il suo equipaggio farà parte del team di assistenza e di conseguenza sarà presente al briefing della sicurezza;

♣ decide sul sistema di registrazione dei concorrenti in entrata e uscita dall'acqua e come gestire i concorrenti ritirati e verifica che queste disposizioni siano attuate. Nei grandi eventi è possibile ricorrere ad un team che gestisce gli scivoli (slipway team) ed in questo caso il sistema di conteggio dei concorrenti sarà curato da questo team coordinato dal beach master ed in contatto radio con il Bridge e tutti i mezzi di assistenza;

♣ controllerà che la segreteria organizzativa abbia richiesto l'autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto e nel caso abbia informato il responsabile dell'autorità portuale;

♣ si assicurerà che le cassette di pronto soccorso allocate nei vari locali del circolo siano ben indicate e con il relativo materiale di medicazione disponibile

7.2 Il giorno prima della regata

♣ ottenere le previsioni del tempo e le condizioni di marea;

♣ l'ESO dovrà partecipare al briefing dei concorrenti che dovrebbe includere i seguenti argomenti:

- il sistema di conteggio dei concorrenti; enfatizzare la richiesta di firmare il foglio presenze non appena giunti a terra ed avvisare i concorrenti che se l'operazione non viene compiuta nei 30 minuti successivi al rientro dell'ultimo equipaggio ciò farà scattare automaticamente il piano delle ricerche con il coinvolgimento della Guardia Costiera con tutte le implicazioni associate;

- le previsioni del tempo;

- nel caso di possibilità di nebbia dichiarare che i concorrenti dovranno aspettare nei pressi della barca comitato per essere trainati/accompagnati a terra;



LEGA NAVALE ITALIANA

SEZIONE DI ORTONA

Servizio di Prevenzione e Protezione
Via Cervana Loc. Saraceni - 66026 - Ortona (CH)
Tel.: 085.9061042 Fax: 085.9061042
E-mail: orton@leganavale.it

Piano Operativo di Sicurezza Regata Velica Optimist

LNI

Pagina
5 di 9

- come riconoscere, dove è posizionata, il compito della barca-scopa se prevista;
- descrivere i rischi/pericoli sulla rotta per i campo di regata, per esempio la migliore rotta per entrare in porto;
- ♣ Tenere un briefing della sicurezza per tutto il team di assistenza inclusi i posa-boe e le barche per la giuria se anche queste sono state conteggiate fra i mezzi di assistenza; dovrebbero essere inclusi i seguenti argomenti:
 - controllare che siano presenti tutti i membri del team di assistenza, che a ciascuno sia stato assegnato un mezzo, una radio, un kit di equipaggiamento ed un rotolo di nastro (normalmente bianco e rosso a bande) per contrassegnare le barche abbandonate;
 - notificare la frequenza radio assegnata; per una manifestazione con più campi di regata, ciascun campo opererà su una frequenza differente;
 - verificare che uno dei due componenti l'equipaggio dei mezzi di soccorso sia equipaggiato per tuffarsi in acqua ma solo in caso di reale emergenza, per esempio per soccorrere il concorrente intrappolato sotto una barca scuffiata;
 - entificare i nominativi di chiamata radio per tutti i mezzi di assistenza e distribuire gli elenchi nominativi degli equipaggi e dei numeri di cellulare.
- ♣ identificare l'orario di partenza della regata, il tempo di varo delle imbarcazioni e stabilire quando essere pronti in acqua; le barche di assistenza dovrebbero infatti essere pronte prima del varo dei concorrenti.
- ♣ report delle previsioni del tempo atteso per il periodo della regata;
- ♣ se è previsto vento forte:
 - RO può lasciare alcune classi a terra e quindi automaticamente incrementare il numero dei mezzi di assistenza;
 - RO può dare una riduzione del percorso invece dell'annullamento per tentare di tenere la flotta il più unita possibile;
- ♣ assegnare alle barche assistenza compiti di scorta mentre le barche stanno veleggiando da e verso il campo di regata. Una barca appoggio dovrebbe seguire l'ultimo concorrente verso il campo di regata ed ugualmente un'altra barca appoggio dovrebbe seguire il concorrente nella posizione più lontana indietro fino al ritorno allo scivolo.
- ♣ assegnare un'area di sorveglianza a ciascun mezzo di soccorso durante la regata;
- ♣ i mezzi di soccorso dovrebbero avvisare il BEACH MASTER dei concorrenti ritirati e a sua volta questo dovrebbe avvisare l'ESO quando le imbarcazioni ritirate hanno raggiunto terra. In caso di vento forte tutti i concorrenti ritirati dovrebbero essere scortati sulla via del ritorno o in una posizione dalla quale c'è chiara visibilità dello scivolo.
- ♣ enfatizzare che tutte le barche appoggio devono vigilare e prontamente prendersi cura di tutti quelli che hanno bisogno di aiuto nell'area loro assegnata a prescindere dalle condizioni atmosferiche. Specialmente le imbarcazioni scuffiate necessitano di un intervento rapido per controllare se il timoniere è eventualmente rimasto intrappolato.
- ♣ se il soccorso è richiesto al di fuori dell'area di competenza assegnata il mezzo di soccorso deve prima avvisare l'RO/ESO delle proprie intenzioni;
- ♣ se appaiono barche estranee o di spettatori che puntano verso il campo di regata le barche dell'assistenza dovrebbero richiedere educatamente di cambiare rotta;
- ♣ Identificare le barche usate come posa-boe;
- ♣ Identificare la barca-scopa, il suo sito di ancoraggio ed i suoi compiti;
- ♣ Dichiarare che le barche di assistenza agiscono solo per la sicurezza dei concorrenti e che non sono disponibili per il trasporto di ricambi per i velisti o a disposizione dei fotografi;
- ♣ è essenziale che tutti gli equipaggi dei mezzi di sicurezza conoscano l'area di regata e dove stanno pattugliando;
- ♣ ricordare agli equipaggi dei mezzi di soccorso i propri doveri; il briefing sulla sicurezza viene tenuto ogni giorno di regata ed i problemi e le soluzioni del giorno precedente devono essere incluse nella discussione del briefing.

7.3 Il giorno della regata

L'ESO divide le barche appoggio in tre gruppi ciascuno dei quali prenderà in carico le varie parti della flotta in uscita dagli scivoli (i primi partenti, la parte centrale, gli ultimi partenti) per accompagnarli verso il campo di regata; le barche appoggio si sparpaglieranno lungo la rotta verso il campo di regata in modo da assistere tutti i velisti



LEGA NAVALE ITALIANA

SEZIONE DI ORTONA

Servizio di Prevenzione e Protezione
Via Cervana Loc. Saraceni - 66026 - Ortona (CH)
Tel.: 085.9061042 Fax: 085.9061042
E-mail: orton@leganavale.it

Piano Operativo di Sicurezza Regata Velica Optimist

LNI

Pagina
6 di 9

cercando di non lasciare nessuna zona sguarnita dall'assistenza; un'ultima barca appoggio sarà designata come "spazzina" ed attenderà il varo delle ultime barche per accompagnarle lungo la rotta.

Il Beach-Master provvederà a registrare il numero delle barche uscite e ad avvisare l'RO tramite il Bridge.

Nel caso invece che le condizioni meteo-marine non fossero ben chiare l'RO coadiuvato dall'ESO valuterà il da farsi facendo le seguenti operazioni:

- ♣ consultare vari siti di previsioni meteo, soprattutto locali;
- ♣ verificare lo stato del mare e del vento sul campo di regata e lungo la rotta per raggiungerlo
- ♣ considerare le caratteristiche della classe, il range di età ed anche il livello di abilità dei velisti;
- ♣ consultare le istruzioni di regata e le regole di classe per verificare se è stabilito un limite massimo dell'intensità del vento;

Fatte queste preventive considerazioni l'RO supportato dal ESO potrà prendere la decisione di posporre o annullare le prove del giorno esponendo sull'albero dei segnali le bandiere opportune.

7.4 Durante la prova

L'ESO dovrebbe essere in una posizione idonea per ben monitorare la regata, normalmente sarà in gommone sul campo di regata. I mezzi di soccorso seguono da vicino i concorrenti nella loro zona, altri mezzi possono essere inviati in altre aree del campo se si creano dei grossi intervalli fra le varie imbarcazioni della flotta.

Tutti i mezzi di assistenza comunicano al Beach Master i concorrenti che si ritirano.

CODICE ROSSO – Piano per le emergenze sanitarie

I concorrenti che richiedono assistenza da parte delle barche di soccorso devono fischiare per richiamare l'attenzione e agitare un braccio con la mano aperta. Se l'assistenza non viene richiesta, il braccio deve essere agitato con le dita della mano chiusa a pugno. 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 comunque salvato. Il CdR si riserva il diritto di assistere i concorrenti che a suo giudizio necessitano di assistenza, indipendentemente dal fatto che ciò sia stato richiesto dal concorrente.

Se un mezzo di soccorso trova un concorrente bisognoso di intervento sanitario effettua velocemente una chiamata radio iniziando il messaggio con le parole CODICE ROSSO ripetute due volte, indicando la posizione del mezzo e possibilmente la natura del presunto problema.

Il gommone più vicino accorrerà in aiuto; L'ESO provvederà ad inviare un mezzo di soccorso sul quale sia presente un volontario dotato di brevetto per il primo soccorso; tutto il traffico radio sarà possibilmente ridotto all'essenziale; se il ferito avrà comunque bisogno di essere trasportato a terra l'ESO avviserà via radio il Beach-Master di chiamare il medico/paramedico di guardia alla manifestazione o attivare l'ambulanza di servizio per prestare le prime cure o accompagnare il ferito al posto di pronto soccorso pubblico più vicino; in alternativa viene chiamata (a cura della segreteria) tramite il 118 l'ambulanza di servizio pubblico. Intanto il Beach -Master provvederà ad attivare la sua squadra per rendere il trasbordo del timoniere incidentato il più agevole e rapido possibile. Il ferito deve essere identificato al più presto e comunque prima che, nel caso, venga caricato sull'ambulanza. Il Codice Rosso rimane attivo fino a che l'ESO non dichiara chiuso l'incidente possibilmente con la frase CODICE ROSSO SUPERATO ripetuta tre volte. L'alternativa, in caso di una urgenza medica potrebbe essere che la barca di soccorso, a mezzo radio sul canale VHF 16, chiami la Guardia Costiera tramite messaggio PAN PAN o MAYDAY per un rapido soccorso in acqua.

7.5 Annullamento della prova

Durante lo svolgimento delle prove sia il RO che l'ESO 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:

- ♣ 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;



LEGA NAVALE ITALIANA

SEZIONE DI ORTONA

Servizio di Prevenzione e Protezione
Via Cervana Loc. Saraceni - 66026 - Ortona (CH)
Tel.: 085.9061042 Fax: 085.9061042
E-mail: orton@leganavale.it

Piano Operativo di Sicurezza Regata Velica Optimist

LNI

Pagina
7 di 9

- ♣ 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;
- ♣ il numero di velisti in difficoltà per le frequenti scuffie che possono determinare stanchezza e spossatezza;
- ♣ l'esaurimento dei mezzi di soccorso disponibili a causa di frequenti assistenze dovute a incidenti o difficoltà dei regatanti.

7.6 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, tramite il Bridge, 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 Bridge/beach-master a terra che visivamente seguirà il rientro del ritirato. Questa procedura può variare a seconda delle prescrizioni pubblicate sulle Istruzioni di regata.

7.7 Al termine della prova

La flotta si dirigerà immediatamente verso terra una volta che il RO avrà comunicato che non ci saranno più prove; immediatamente l'ESO ordinerà ai mezzi di soccorso di scortare a terra i vari tronconi 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 "spazzino" rimarrà in coda al gruppo per controllare. Una volta a terra l'ESO 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 RO ed ESO redigeranno un rapporto scritto da inoltrare rispettivamente al comitato organizzatore/comitato delle proteste.

7.8 Concorrente scomparso

Nel caso qualche concorrente risulti assente e/o mancante al conteggio del Beachmaster, entro i 30 minuti successivi all'arrivo dell'ultimo concorrente scatterà un piano di ricerca del disperso che coinvolgerà tutti i mezzi possibili appoggiati dalla locale Capitaneria di Porto.

8. CONTATTI

Lega Navale Italiana sez. di Ortona 3208314982

Capitaneria di Porto 0859063290

Guardia Costiera 0859063290

Pronto soccorso H 118.

Ambulanze 118

Polizia/CC112/113

IL PRESIDENTE DEL CIRCOLO

.....

ALLEGATO PER GLI EQUIPAGGI DELL'ASSISTENZA

A. QUELLO CHE CI PROPONIAMO DI FARE:



LEGA NAVALE ITALIANA

SEZIONE DI ORTONA

Servizio di Prevenzione e Protezione
Via Cervana Loc. Saraceni - 66026 - Ortona (CH)
Tel.: 085.9061042 Fax: 085.9061042
E-mail: orton@leganavale.it

Piano Operativo di Sicurezza Regata Velica Optimist

LNI

Pagina
8 di 9

♣ essere vigili per tutto il tempo della regata ed assicurare un servizio di sicurezza per i concorrenti e per tutti i presenti sul campo di regata

♣ anteporre la sicurezza della persona a quella dei mezzi e degli equipaggiamenti

♣ guidare i gommoni con sicurezza e responsabilità

♣ stazionare nell'area di sorveglianza assegnata ma discosti dai concorrenti

♣ dare assistenza prontamente a tutti gli incidenti che accadono nell'area di vostra competenza, pronti ad entrare in acqua ma solo come ultima risorsa

♣ assicurarsi che tutte le persone coinvolte siano in superficie, contare le teste

♣ fare attenzione se ci sono lesioni gravi, nel qual caso cercate un aiuto supplementare

♣ se tutto a posto finire il soccorso e riprendere a vigilare nella propria area

♣ dare aiuto se richiesto o se il concorrente sembra in apparente difficoltà

♣ indossare una muta di protezione termica adatta all'asciutto/bagnato

♣ non abbandonare la propria area assegnata senza il permesso del ESO/CSL

Se il concorrente è intrappolato sotto lo scafo scuffiato

♣ raddrizzate lo scafo al più presto possibile; non cercate di strappare via il concorrente prima che lo scafo sia raddrizzato

B. In caso di lesioni gravi o problemi sanitari

♣ immediata chiamata radio "CODICE ROSSO" indicando la posizione del mezzo e possibilmente la natura del presunto problema

♣ se si ritiene necessario l'intervento del 118 chiamare immediatamente il Beach-Master per l'invio dei soccorsi professionali

♣ trasportare il ferito a terra il più presto possibile o secondo le istruzioni dell'ESO/CSL

♣ tutto il resto del traffico radio, in quei momenti, deve essere ridotto al minimo possibile finché l'ESO non dichiara che il codice rosso è stato superato

C. Vento forte

♣ osservare i velisti maggiormente impegnati che cominciano ad affaticarsi

♣ trainare eventualmente i concorrenti verso la barca comitato o la barca-scopa o a terra e poi ritornare subito sul campo di regata

♣ ESO/CSL potrà posizionare i mezzi di sicurezza in punti strategici sulla rotta verso terra

♣ anteporre la sicurezza dei concorrenti a quella delle barche, fare attenzione ai ridossi

D. Nebbia/scarsa visibilità

♣ se si dispone di GPS marcare subito la rotta per il rientro a terra e/o per la barca comitato

♣ avvisare i concorrenti di raccogliersi attorno la barca comitato e farli aspettare per essere accompagnati in gruppo dai mezzi di soccorso

♣ effettuare le ricerche nel campo di regata con il motore al minimo, fischiando e spegnendo il motore di tanto in tanto per sentire meglio i richiami dei concorrenti

♣ comunicare per radio all'ESO il numero di barche vicine al gommonone

♣ può essere richiesto il traino da parte dei concorrenti ma attendere l'autorizzazione

♣ nel caso di traino cominciare dai concorrenti più lontani (per primi gli sbandati)

♣ dopo aver mollato i concorrenti vicino lo scivolo ritornare sul campo di regata

♣ assicurarsi che le cime di traino siano rilasciate rapidamente



LEGA NAVALE ITALIANA

SEZIONE DI ORTONA

Servizio di Prevenzione e Protezione
Via Cervana Loc. Saraceni - 66026 - Ortona (CH)
Tel.: 085.9061042 Fax: 085.9061042
E-mail: orton@leganavale.it

Piano Operativo di Sicurezza Regata Velica Optimist

LNI

Pagina
9 di 9

- ♣ considerare la lunghezza della cima di traino e la velocità del gommone
- ♣ legare le barche sulla fiancata del gommone se hanno una cima corta o il timone in avaria
- ♣ fare costante attenzione al mezzo trainato e ad evitare collisioni

E. Barca danneggiata

- ♣ se abbandonata marcarla con il nastro di sicurezza (per es sul boma/ barra del timone)
- ♣ assistere il concorrente se non sono richiesti interventi più urgenti
- ♣ guardarsi intorno per vedere se ci sono incidenti che richiedono maggiore urgenza
- ♣ trainare le barche incidentate fino alla barca comitato o alla barca-scopa per trainarle più tardi a terra

F. Concorrente scomparso

- ♣ ESO/RO daranno subito il via al piano delle ricerche avvisando, nel caso la GC
- ♣ in questo caso la Guardia costiera potrà prendere il controllo delle operazioni

Percorso verso e dal campo di regata

- ♣ un mezzo di assistenza chiamato "spazzino" avrà il compito di seguire le ultime barche

G. Comunicazioni con i concorrenti

- ♣ stare vicino il concorrente in caso di incidente, comportamento anomalo o segnale di dolore/disagio o nel caso il concorrente smetta di parlare
- ♣ segnalare l'eventuale ritiro del concorrente al RO/ESO/CSL

H. Pensare a se stessi

- ♣ evitare di correre rischi specialmente per tentare di salvare le attrezzature
- ♣ pensare a rifornirsi di cibo, acqua, filtri solari e indumenti di ricambio

I. Comunicazioni con il resto del team di sicurezza

- ♣ usare sempre la radio VHF sul canale stabilito, il cellulare nel caso per confermare
- ♣ comunicare il numero dei mezzi assistenza al RO/ESO/ quando si prende il largo
- ♣ in libertà solo quando l'ESO comunica la fine delle operazioni
- ♣ chiedere il parere dell'ESO se non si è sicuri di alcune cose
- ♣ nel caso di avaria delle radio seguire questo briefing ed usare un po' di iniziativa personale

J. Equipaggiamento dei mezzi di sicurezza

- ♣ il cavo di sicurezza del motore deve essere usato sempre quando il motore è acceso
- ♣ quando vicini a persone in acqua il motore del mezzo deve essere spento per sicurezza

K. In caso di uso di mezzo proprio accertarsi di avere:

- ♣ 2 cime di traino abbastanza lunghe di cui una possibilmente galleggiante
- ♣ coltello, fischietto, kit di pronto soccorso
- ♣ ancora e cima, pagaia, bussola, bevande
- ♣ salvagente da tenere sempre indossato
- ♣ rotolo di nastro di sicurezza per contrassegnare le barche abbandonate